



## Sumário

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS .....	5
ART. 1º - ACORDOS.....	5
ART. 2º - ORGANIZAÇÃO .....	5
ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO.....	5
ART. 4º - ADENDOS DAS ETAPAS.....	6
ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO .....	7
ART. 6º - CAMPEONATO.....	7
ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV .....	8
ART. 8º - CRITÉRIO DE DESEMPATE.....	10
ART. 9º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA .....	11
ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS .....	11
ART. 11º- PESO .....	13
ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA.....	13
ART. 13º - TROCA DE MOTOR.....	13
ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS .....	14
ART. 15º - TOMADA DE TEMPOS.....	15
ART. 16º ABASTECIMENTO.....	16
ART. 17º - LARGADA DA PROVA .....	16
ART. 18º - AUXILIARES.....	18
ART. 19º - CREDENCIAMENTO EM PISTA .....	18
ART. 20º - CRITÉRIOS ADICIONAIS.....	19
ART. 21º - PENALIDADES .....	19
ART. 22º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS .....	21
ART. 23º - FILIAÇÃO .....	21
ART. 24º - CHEFE DE EQUIPE .....	21
ART. 25º - BRIEFING.....	21
ART. 26º - RESPONSABILIDADES.....	22
ART. 27º - BANDEIRAS:.....	22
ART. 28º- PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS.....	25
ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) .....	26
ART. 30º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) .....	26



ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) .....	27
CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS.....	28
ART. 32º - VALIDADE .....	28
ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO.....	28
ART. 34º - PROCEDIMENTOS .....	28
ART. 35º - PNEUS.....	29
ART. 36º - LASTROS .....	31
ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE.....	31
ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO.....	31
ART. 39º – DISCOS DE FREIO .....	34
ART. 40º - ADITIVOS .....	34
ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA .....	34
CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECLAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS.....	35
ART. 42º - PROCEDIMENTOS:.....	35
CAPÍTULO IV – RECURSOS .....	37
ART. 44º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS.....	37
ART. 45º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS.....	38
CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM.....	39
ART. 1º - PROVA .....	39
ART. 2º - CATEGORIA.....	39
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	39
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	40
ART. 5º - PESO .....	40
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR .....	40
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	42
ART. 8º - PNEUS.....	42
CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE .....	42
ART. 1º - PROVA .....	42
ART. 2º - CATEGORIA.....	42
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	43
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	43
ART. 5º - PESO .....	43
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR .....	44



ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	45
ART. 8º - PNEUS.....	45
CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2.....	45
ART. 1º - PROVA .....	46
ART. 2º - CATEGORIA.....	46
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	46
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	46
ART. 5º - PESO .....	47
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	47
ART. 7º - PNEUS.....	51
CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4.....	52
ART. 1º - PROVA .....	52
ART. 2º - CATEGORIAS.....	52
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	52
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	53
ART. 5º - PESO .....	53
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR.....	53
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	56
ART. 8º - PNEUS.....	56
CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR .....	56
ART. 1º - PROVA .....	56
ART. 2º - CATEGORIAS.....	57
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	57
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	57
ART. 5º - PESO .....	57
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR .....	58
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	59
ART. 8º - PNEUS.....	59
CAPÍTULO X – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE .....	60
ART. 1º - PROVA: .....	60
ART. 2º - CATEGORIAS:.....	63
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	63
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	63



ART. 5º - PESO .....	64
ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR .....	64
ART. 7º - PNEUS.....	67
CAPÍTULO XI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED.....	68
ART. 1º - Prova.....	68
ART. 2º - CATEGORIA.....	68
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	68
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	69
ART. 5º - PESO .....	69
ART. 6º - EQUIPAMENTO (KZ2 “LIMITADA”) .....	69
ART. 7º - PNEUS.....	74
ART. 8º PARTICULARIDADES DA CATEGORIA .....	74
CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500.....	75
ART. 1º - FORMATO DAS PROVAS.....	75
ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO .....	76
ART. 3º EQUIPES .....	77
ART. 4º – MANUTENÇÃO.....	77
ART. 5º - CATEGORIAS.....	77
ART. 6º - NUMERAÇÃO .....	78
ART. 7º - ABASTECIMENTO .....	78
ART. 8º PESO.....	79
ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS .....	79
ART. 10 º CARENAGEM.....	80
ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS.....	82
ART. 12º REGRA DE “CLAIMING”.....	83
ART. 13º SUPORTE DE SENSOR.....	83
ART. 14º PNEUS .....	84
CAPÍTULO XVIII – Internacional OK .....	84
ART. 1º - PROVA .....	84
ART. 2º - CATEGORIA.....	84
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	85
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	85
ART. 5º - PESO .....	85



ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR .....	86
ART. 7º - PNEUS.....	87
CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER ROK.....	87
ART. 1º - PROVA .....	87
ART. 2º - CATEGORIA: Pilotos portadores de licença de piloto, PGK, PSK-B, PSK-A ou PNK.....	89
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	89
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	90
ART. 5º - PESO .....	90
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	90
ART. 7º - PNEUS.....	92
ART. 8º - FICHA DE HOMOLOGAÇÃO MOTOR VORTEX SHIFTER ROK.....	92

## **CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS**

### **ART. 1º - ACORDOS**

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

### **ART. 2º - ORGANIZAÇÃO**

**2.1** A Copa São Paulo de Kart KGV edição 2019, será organizada pelo Clube Granja Viana (CGV) com supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

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

### **ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO**



**3.1** Todos os casos de omissão do presente regulamento submeterão as questões pertinentes às previsões descritas no Regulamento Nacional de Kart (RNK), Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo International Sporting Code e demais códigos da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Rotax Max Challenge Brasil (Regulamento Técnico e Desportivo ano 2019) e, ainda, analisados, julgados e decididos conforme o entendimento dos Comissários Desportivos.

**3.2 QUESTÕES TÉCNICAS:** Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação e com pelo menos 30 dias de antecedência em relação à data de realização da competição, conforme CDA, exceção à primeira prova/etapa/Copa do ano que se realizará antes dos citados 30 (trinta) dias. Quando a modificação de caráter técnico tiver implicações imediatas em questões de segurança, entrará em vigor imediatamente através de um “**Comunicado Técnico**”.

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

#### **ART. 4º - ADENDOS DAS ETAPAS**

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

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

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

**4.3.1** Comissários desportivos (nomeados pela FASP)

**4.3.2** Diretor de prova,

**4.3.3** Diretor adjunto,

**4.3.4** Comissários técnicos e auxiliares,

**4.3.5** Secretário da prova,

**4.3.6** Equipe de cronometragem,

**4.3.7** Responsável chefe de cronometragem,

**4.3.8** Equipe de vistoria técnica,

**4.3.9** Equipe de segurança,

**4.3.10** Responsável chefe de segurança,

**4.3.11** Serviço médico,

**4.3.12** Médico responsável,



- 4.3.13 Locutor oficial,
- 4.3.14 Serviço de som e
- 4.3.15 Representante do clube.

**4.4 ADENDO Nº 2:** destinado aos horários oficiais, circuito(s) e duração de prova e/ou bateria.

**4.4.1 Circuito(s):** será(ão) definido(s) pela organização e estará(ão) à disposição apenas nos treinos oficiais.

## ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO

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

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

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

## ART. 6º - CAMPEONATO

**6.1** O campeonato será disputado através de Copas e Super-Final

**6.2** O campeonato será realizado em até 09 (nove) etapas mais uma etapa "Super-Final", e 04 (quatro) títulos estarão em disputa, dependendo da categoria, conforme calendário abaixo:

COPA DE VERÃO	COPA DE INVERNO	COPA de PRIMAVERA
1ª ETAPA – 09/02	4ª ETAPA – 18/05	7ª ETAPA – 10/08
2ª ETAPA – 16/03	5ª ETAPA – 01/06	8ª ETAPA – 21/09
3ª ETAPA – 13/04	6ª ETAPA – 29/06	9ª ETAPA – 19/10
<b>Super-Final: 23/11</b>		

**6.2.1 COPAS:** Compreenderão as categorias que participarão de todos os Copas e terão pontuação atribuída de maneira específica: Mirim, Cadete, Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max e Masters, Rotax DD2 e Masters, Fórmula 4 Júnior, Super-Fórmula 4, Rok Cup Executive, KZ2, Shifter ROK, Sixspeed, Internacional OK, Pro 500.

**6.2.1.1** Cada uma dos três copas será disputada isoladamente e reconhecerá um título através do somatório simples dos resultados de cada uma das baterias que a compõe, sem descarte.



Ex.: Categorias em que a Etapa seja disputada em duas baterias somarão 06 (seis) resultados. Categoria em que a Etapa seja disputada em bateria única somará 03 (três) resultados.

**6.2.2 Super-Final:** a 10ª Etapa da Copa São Paulo será disputada como uma Super-Final que decidirá o Título de Campeão do Ano de cada categoria.

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

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

**7.1 COPAS DE VERÃO, INVERNO E PRIMAVERA:** A pontuação das baterias de cada categoria nas etapas que compõe os três Copas (Verão, Inverno e Primavera), segue conforme abaixo:

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

BATERIA ÚNICA		
01 – 34 pontos	02 – 30 pontos	03 – 26 pontos
04 – 24 pontos	05 – 22 pontos	06 – 20 pontos
07 – 18 pontos	08 – 16 pontos	09 – 14 pontos
10 – 12 pontos	11 – 10 pontos	12 – 8 pontos
13 – 6 pontos	14 – 4 pontos	15 – 2 pontos

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

BATERIAS 1 e 2		
01 – 17 pontos	02 – 15 pontos	03 – 13 pontos
04 – 12 pontos	05 – 11 pontos	06 – 10 pontos
07 – 9 pontos	08 – 8 pontos	09 – 7 pontos
10 – 6 pontos	11 – 5 pontos	12 – 4 pontos
13 – 3 pontos	14 – 2 pontos	15 – 1 ponto

**7.1.3** A segunda parte das etapas Endurance das categorias Pro500 marcarão pontos conforme a tabela abaixo:

2ª parte Etapas Endurance		
01 – 26 pontos	02 – 23 pontos	03 – 20 pontos
04 – 18 pontos	05 – 16 pontos	06 – 14 pontos
07 – 12 pontos	08 – 10 pontos	09 – 8 pontos



10 – 7 pontos	11 – 6 pontos	12 – 5 pontos
13 – 4 pontos	14 – 3 pontos	15 – 2 ponto

**7.1.4 Ponto Extra por Pole Position** - Será atribuído 01 (um) ponto para o piloto que fizer a Pole Position em sua categoria. Estes pontos serão computados para a somatória dentro da etapa.

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

PONTUAÇÃO POR COPA		
01 – 6 pontos	02 – 5 pontos	03 – 4 pontos
04 – 3 pontos	05 – 2 pontos	06 – 1 pontos

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

**7.2 SUPER-FINAL:** A 10ª Etapa da Copa São Paulo de Kart Granja Viana 2019 será chamada de Super-Final. Os pontos de cada bateria serão considerados integralmente para os pilotos classificados aos títulos em disputa conforme descrito no item 7.3, bem como valerão para a premiação do pódio da própria Super-Final.

### 7.3 CAMPEÃO DO ANO

**7.3.1 FREQUÊNCIA MÍNIMA:** Para que um piloto esteja apto a disputar os Títulos Anuais é necessário que tenha participado de no mínimo 6 etapas das nove que compõe as Copas anteriores.

**7.3.2 TÍTULOS ANUAIS EM DISPUTA: Campeão do Ano e Taça De Prata**

**7.3.3 COPAS:** Ao final de cada Copa será conferida pontuação específica para a disputa do Campeão do Ano aos 6 (seis) primeiros colocados. Caso o piloto não consiga pontuação que o classifique para a disputa do Título de Campeão do Ano mas tenha a frequência mínima de 6 (seis) provas disputará a Taça de Prata.

OBS: Mesmo que o piloto tenha obtido pontuação suficiente, se não tiver atingido o nível de frequência mínimo não poderá disputar o Título de Campeão do Ano.

### 7.4 CONTAGEM DE PONTOS

- Os seis primeiros de cada Copa receberão uma nova pontuação conforme tabela do item 7.1.4.
- Ao final da 9ª etapa (última etapa do Copa KGV), os pilotos que satisfizerem o critério de



frequência receberão mais 1000 pontos.

- c) Os pilotos que conseguirem classificação para a disputa do Campeão do Ano (classificado entre os 6 (seis) primeiros em pelo menos 1 (um) dos três Copas classificatórios) receberão mais 1000 pontos.
- d) **Critério de Vitórias:** também estará classificado a disputar o Campeão do Ano o piloto que, mesmo não se classificando entre os 6 (seis) primeiros em pelo menos 1 (um) Copa, obtiver no mínimo 2 vitórias em ETAPAS (Bateria única para as categorias disputadas neste formato ou maior número de pontos no somatório das duas baterias de uma etapa, com desempate pela 2ª bateria, levando-se em conta o ponto de pole-position).
- e) Cada vitória obtida nas 9 primeiras etapas também confere 1 ponto de bonificação na contagem final.

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

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

**7.5.2 Rotax Max, Rotax Max Masters, Rotax DD2, Rotax DD2 Masters, KZ2, KZ2 Sênior, Shifter ROK, Super Fórmula 4 Graduados e Super Fórmula 4 Sênior:** Troféus para os 3 (três) primeiros colocados.

**7.5.3 ROK CUP Executive, ROK Sênior Executive, ROK Master Executive, ROK Senior, Pro500, Pro500 Sênior, Pro500 Rental:** Troféus para os 3 (três) primeiros colocado.

**7.5.4** Para cada um dos Copas (Verão, Inverno, KGV), serão atribuídas medalhas aos 3 (três) primeiros: Ouro, Prata e Bronze.

**7.5.5** Os Campeões e Vices do Ano, mais o Campeão da Taça de Prata, de cada categoria, receberão troféus alusivos e convite para a Festa de Encerramento.

## **ART. 8º - CRITÉRIO DE DESEMPATE**

**8.1 ETAPAS:** Para as categorias que realizarem 02 (duas) baterias por etapa, o critério de desempate será o resultado da 2ª bateria (inclui-se nesta regra a Super-Final).

**8.2 COPAS (VERÃO, INVERNO E PRIMAVERA):** para a classificação final de uma Copa o critério de desempate será o maior número de 1º lugares em baterias dentro da Copa em que ocorreu o empate. Persistindo o empate, o maior número de 2º lugares e assim sucessivamente.

**8.3 CAMPEÃO DO ANO:** Em caso de empate na somatória dos pontos, o critério de desempate será a classificação na Super-Final. Persistindo o empate, o maior número de 1º lugares em baterias nas 10 etapas. Depois disso o maior número de 2º lugares e assim sucessivamente.



## ART. 9º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA

**9.1** Para ser classificado, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

**9.1.1** Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior (menor). Ex: “12,6 voltas” será reduzido para “12 voltas”.

**9.1.2** Em caso de paralisação antecipada de uma prova com o total de voltas equivalente a mais de 75% (setenta e cinco por cento) do número programado, serão consideradas as colocações na volta anterior à paralisação e a corrida será encerrada. Caso contrário (menos de 75% das voltas programadas) deve haver nova largada e o Grid será montado pelas posições dos pilotos na volta anterior à paralisação. Se a prova não for reiniciada por qualquer motivo, será considerada encerrada com pelo menos de duas voltas e menos de 75% das voltas, sendo atribuída a metade dos pontos aos concorrentes, recebendo a pontuação o piloto que tiver completado 75% das voltas completadas. Com menos de 2 voltas completadas a prova será considerada cancelada.

**9.2** Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica, e somente deixar esta área perante autorização do Comissário Técnico Chefe.

## ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS

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

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

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

**10.2 ROTAX JUNIOR MAX/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS/ KZ2 GRADUADO – SÊNIOR/SHIFTER ROK/ Internacional OK:** Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

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

**10.3 ROK SENIOR - ROK CUP EXECUTIVE – SÊNIOR EXECUTIVE – MASTER EXECUTIVE:** Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01, com inversão dos 8 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª bateria largará em 8º na 2ª bateria; 2º colocado na 1ª bateria largará



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

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

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

**10.5 FORMULA 4 JÚNIOR:** Serão realizadas 02 (duas) Provas de 15km/13 minutos. O grid de largada para a corrida será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

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

**10.6 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 1º 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).

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

**10.7 PRO500 – PRO500 SÊNIOR – PRO500 RENTAL - :** As etapas 1, 2, 4, 5, 7 e 8 serão disputadas em prova única de 1h e 20 min. As etapas 3, 6, 9 e Super-Final (10) serão disputadas em provas de 3 horas. Sempre independentemente do número de voltas. O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02

**10.8 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança:**

**10.8.1** Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2. A separação da tomada será feita de acordo com o último treino cronometrado da categoria, sendo a metade mais rápida os componentes do Grupo 1 e os demais do Grupo 2. Caso algum piloto não participe do último treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

**10.8.2** Caso haja mais de 36 pilotos haverá provas classificatórias: classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2, com duração de 70% do previsto para a categoria. Cada piloto participará desta prova conforme a classificação obtida na Tomada de Tempos de seu grupo.

**10.8.3** O resultado das provas classificatórias determinará os 36 pilotos para a prova final (18 melhores classificados de cada grupo). O autor da volta mais rápida entre os dois vencedores das classificatórias será o pole-position, e os demais participantes da sua classificatória ocuparão as posições ímpares. Os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na



volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

## **ART. 11º- PESO**

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

**11.2** A falta de peso será considerada infração ao Regulamento Técnico da categoria. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempos perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Ao final das baterias ou provas, será desclassificado, sem direito a pontuação.

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

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

**12.1** Se o equipamento for danificado por acidente o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

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

### **12.2.1 PUNIÇÃO DESPORTIVA**

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

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

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

### **12.2.2 PUNIÇÃO PECUNIÁRIA**

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

## **ART. 13º - TROCA DE MOTOR**



**13.1** Seguirá o estipulado no regulamento particular de cada categoria para penalidades desportivas. Caso seja constatada pela organização uma quebra proposital de motor alugado pelo KGV, o piloto será excluído e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 06 (seis) meses, tendo que pagar o valor de um motor novo, acrescido de 20% como indenização de mão-de-obra.

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

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

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

#### **ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS**

**14.1** Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Não será aceito o capacete com danos ao casco, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira.

Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Estes itens deverão ser apresentados em perfeito estado de conservação, isto é, sem rasgos, partes desgastadas ou descosturadas causando exposição de porções do corpo do piloto.

Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

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

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

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

**14.5** Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo



ao final da competição. Neste, o piloto deverá apresentar ao Comissário outra peça de equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

**14.6** É proibida à utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou qualquer outra parte do corpo do piloto, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

## **ART. 15º - TOMADA DE TEMPOS**

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

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

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

**15.4** Durante a Tomada de Tempos somente terão acesso à pista os pilotos da categoria e seu auxiliar devidamente credenciados com jaleco, pulseira ou credencial, que deverá ficar somente nas áreas permitidas pela organização. Esse auxiliar somente poderá ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a Tomada de Tempos.

**15.5** Nenhuma ferramenta ou carrinho será permitido na pista durante as ~~Provas e~~ Tomadas de Tempos. O mecânico/auxiliar que desrespeitar o descrito acima será primeiramente advertido verbalmente por um funcionário ou comissário da prova e, persistindo a ação infração, o piloto por este auxiliado poderá incorrer nas punições disciplinares regulamentares.

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

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

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



lacrados deverá ser informada previamente ao Comissário Técnico para que este estude e confirme sua legalidade ou não.

**15.9** O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente deverá se dirigir à balança, permanecendo o seu equipamento no parque fechado até sua liberação pelo Comissário Técnico. Se o piloto levar seu kart à balança mesmo sem ter concluído o tempo limite não poderá voltar à pista, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem. O abandono do Parque Fechado sem a autorização de um Comissário Técnico causará a desclassificação imediata do concorrente.

**15.10** Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à organização da prova dentro da pista durante a Tomada de Tempos e Provas. Qualquer infração a este item acarretará a exclusão do piloto a que o membro infrator esteja ligado da Tomada de Tempos

## **ART. 16º ABASTECIMENTO**

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

**16.2** O kart levado ao Abastecimento/ Parque Fechado, tanto na Tomada de Tempos quanto na(s) Prova(S), não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo se determinado pela organização ou quando autorizado pelo Comissário Técnico.

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

## **ART. 17º - LARGADA DA PROVA**

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

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

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

**17.1.3** O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição a partir da linha vermelha de 110 metros ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos com a



penalidade de no mínimo 10 (dez) segundos, se a cronometragem for feita por sensores, ou com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid” e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

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

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

**17.2.2** A velocidade durante o procedimento de largada estará sob o controle do pole-position, que deve conduzir o pelotão em marcha reduzida de forma a mantê-lo alinhado, atendendo à sinalização do Diretor de Prova e auxiliares. Sua velocidade também não deve ser muito baixa nos casos em que os karts não sejam dotados de embreagem centrífuga ou acionada manualmente, sob risco de que karts parem durante o procedimento.

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

**17.2.4** Uma linha amarela está pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada pelo pole-position.

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

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

**17.3 LARGADA PARADA:** Os karts vão se posicionar no grid conforme a Tomada de Tempos. As largadas serão dadas através de Luz Vermelha (largar quando as luzes se apagarem) ou por sinal de bandeira, e será considerada queima de largada qualquer movimento do kart a partir da luz vermelha acesa e antes de se apagar.

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



**17.5 QUEIMA DE LARGADA:** O piloto/equipe que “queimar a largada” será penalizado no tempo da prova de acordo com os critérios de avaliação da “gravidade” da queima.

**17.5.1 KZ2/SHIFTER ROK/SIXSPEED** – durante o procedimento de largada, a partir do momento em que o semáforo vermelho acender qualquer movimento do kart será considerado queima de largada.

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

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

**17.8 “CORRIDA COM CHUVA”:** Se o diretor de prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão largar com pneu de chuva de fabricação nacional e homologado, lacrados previamente ou não de acordo com regulamento específico do item ou categoria.

## **ART. 18º - AUXILIARES**

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

**18.2** Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos, pulseiras ou credenciais deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela organização da prova, sendo que logo após a liberação do “grid” de largada deverão se dirigir para estas áreas e só poderão sair destas quando o piloto tiver algum problema. É vedado a esses auxiliares permanecer na beirada da pista sinalizando a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a direção de prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, quando necessária, dos boxes. Os auxiliares deverão ajudar outro piloto que não o seu mesmo em qualquer situação, sobretudo em situações de risco. O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, incorrendo em penas disciplinares desportivas ou pecuniárias (multas) quando for o caso.

## **ART. 19º - CREDENCIAMENTO EM PISTA**

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



## **ART. 20º - CRITÉRIOS ADICIONAIS**

**20.1** Durante a Copa São Paulo de Kart KGV 2019, serão observados os seguintes critérios:

**20.1.1** Valor da inscrição: determinado pelo Clube Granja Viana.

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

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

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

**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.

## **ART. 21º - PENALIDADES**

**21.1** São infrações a este Regulamento:

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

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

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

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

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

**21.2.1** Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;

**21.2.2** Perda de posição no "grid";

**21.2.3** Perda de volta;

**21.2.4** Perda de posição na ordem de chegada;

**21.2.5** Multa (independentemente de outras sanções);

**21.2.6** Exclusão da bateria/prova;

**21.2.7** Proibição de acesso à área técnica desportiva;

**21.2.8** Desclassificação da bateria/prova;

**21.2.9** Penalizações em tempo;

**21.3 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTI-DESSPORTIVA:** Esta bandeira



está prevista no ISC da FIA e no CDA, e informa ao piloto que a Direção de Prova constatou uma manobra ou atitude em pista considerada desleal, considerando-o advertido. Se algo semelhante ocorrer o piloto poderá receber a Bandeira Preta, sendo excluído da prova e devendo recolher seu equipamento ao Parque Fechado.

**Obs:** se a atitude cometida for considerada grave pela Direção de Prova a Bandeira Preta pode ser mostrada imediatamente, não sendo necessário mostrar a de Advertência previamente.

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

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

Se durante a Vistoria Técnica da 1ª bateria uma irregularidade for detectada, o piloto/equipe será desclassificado daquela bateria. Itens não vistoriados ao final da 1ª bateria, lacrados e vistoriados ao final da 2ª bateria, e que estejam irregulares, causarão a desclassificação do piloto/equipe em todo o evento, isto é, em todas as baterias que o compõe.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**22.1** O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à LPA ou ao CLUBE com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, impedindo assim a participação do piloto em eventos, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

#### **ART. 23º - FILIAÇÃO**

**23.1** Somente participarão em 2019 pilotos filiados e portadores da Carteira Emitida CBA 2019.

#### **ART. 24º - CHEFE DE EQUIPE**

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

#### **ART. 25º - BRIEFING**

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



## **ART. 26º - RESPONSABILIDADES**

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

## **ART. 27º - BANDEIRAS:**

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

### **27.1 BANDEIRA DE LARGADA:**

- Deverá ser usada a Bandeira Nacional (excepcionalmente, na falta desta, a quadriculada verde e amarela pode ser usada);
- Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, ~~autorizando a largada dos veículos.~~

### **27.2 BANDEIRA DE CHEGADA**

- Deverá ser quadriculada, nas cores branca e preta;
- Indicará o final da prova e deverá ser apresentada sempre agitada até que o último veículo cruze a linha de chegada.

### **27.3 BANDEIRA VERMELHA:**

- Deverá ser apresentada imóvel ou agitada;
- Indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou briefing, ou àquele indicado pelos comissários;
- Quando apresentada pelo Diretor de Prova, todos os postos de observação deverão apresentar essa bandeira.
- Poderá ser utilizada para o fechamento da pista;
- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens.

### **27.4 BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE:**

- Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao do veículo do piloto infrator;
- Indicará que o piloto está sendo advertido em razão de conduta antidesportiva e deverá ser mostrada apenas uma vez.

### **27.5 BANDEIRA PRETA:**

- Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número correspondente ao veículo do piloto infrator.
- Indicará que o piloto está sendo excluído da prova e automaticamente da cronometragem e deverá se dirigir ao box na volta seguinte.



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

#### **27.6 BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA:**

- Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número de identificação do veículo.
- Informará ao piloto que seu veículo tem problemas, e que ele deve parar na volta seguinte, no seu box ou no parque de manutenção, quando se tratar de prova de kart.
- O não atendimento da bandeira preta com círculo laranja implicará a exclusão do conjunto piloto/veículo da prova.
- A bandeira e a placa devem ser mostradas também para o box, de modo que a equipe do piloto possa tomar as devidas providências.

#### **27.7 BANDEIRA AZUL COM “X” VERMELHO:**

- Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número do kart;
- Indicará que o piloto deverá ir imediatamente para o parque fechado pelo fato do líder da prova estar se aproximando em condições de ultrapassagem.

**27.8** A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca, preta, preta com círculo laranja e azul com “X” vermelho, previstas nos itens 27.3, 27.4, 27.5, 27.6 e 27.7, será tomada pelo Diretor de Prova, em conjunto com os Comissários Desportivos. Todavia, dependendo da urgência, a decisão poderá ser tomada apenas pelo Diretor de Prova.

**27.9 BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO:** As bandeiras utilizadas pelos oficiais de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas, a apresentação de uma bandeira “agitada” reforçará e acentuará o seu significado. As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário, em conformidade com orientação do diretor de prova e obedecendo às normas e aos procedimentos a seguir:

##### **27.9.1 BANDEIRA AMARELA:**

- Indica sinal de perigo.
- O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo.
- Qualquer que for o caráter de uma situação de perigo, ele será indicado por essa bandeira.
- A sua apresentação de forma agitada indicará que a tal situação existe no setor imediatamente seguinte ao posto em que estiver sendo mostrada.
- A fim de sinalizar para os pilotos um novo perigo que vier a se apresentar no mesmo setor, e sobre o qual eles não estiverem cientes, ela deverá ser apresentada agitada durante duas voltas.
- Em seguida, deverá ser mostrada imóvel durante outras duas voltas e retirada logo após, mesmo que o obstáculo não possa ser removido.
- Quando necessário, os pilotos deverão ser instruídos com as mãos ou com bandeiras, de modo que se mantenham no lado da pista que não estiver obstruído.
- Se a obstrução for muito séria, mas não o suficiente para justificar a parada total da prova, um



mesmo posto deverá empregar duas bandeiras amarelas para sinalizar o perigo.

- Da mesma forma, essas serão apresentadas se a pista estiver completamente obstruída, até o momento em que o diretor de prova tiver as condições adequadas para a interrupção da prova.
- A fim de permitir aos pilotos procederem com tempo suficiente para a frenagem necessária, decorrente da existência de um obstáculo no setor onde a bandeira amarela estiver sendo apresentada, o posto anterior deverá apresentar um sinal de pré-aviso, sob a forma de uma bandeira amarela imóvel.
- O sinal de pré-aviso anterior às duas bandeiras amarelas agitadas será dado através de duas bandeiras amarelas imóveis.
- No caso de haver destroços de um acidente que tiver ocorrido entre o posto anterior e o seu posto, o sinalizador deste deverá apresentar igualmente a bandeira amarela.
- Caso seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior àquele em que a pista estiver obstruída deverá apresentar a bandeira verde.
- Os pilotos deverão, imediatamente após terem passado por uma bandeira amarela, apresentada imóvel ou agitada, manter suas respectivas posições e não fazer manobras de ultrapassagem, senão depois de terem transposto uma bandeira verde.

### **27.9.2 BANDEIRA AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS:**

- Significa falta de aderência.
- Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista está significativamente prejudicada na zona posterior à bandeira.
- A utilização mais frequente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante ou qualquer outra substância que reduza a aderência tiver sido derramado(a) na pista.
- Entretanto, ela poderá ser igualmente usada para informar aos pilotos a existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar “aquaplaning” ou, após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, informar que os pilotos passarão de um piso seco para um piso molhado.
- Nesse último caso, a apresentação da bandeira será acompanhada de uma mão elevada para o céu.
- Nessa situação, a bandeira deverá ser apresentada por no mínimo quatro voltas, ou até o momento em que a pista estiver seca.

### **27.9.3 BANDEIRA VERMELHA:**

- Indica que a prova, o treino, a tomada de tempo ou warm-up foi interrompido.
- Essa bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização, desde que o diretor de prova venha a se decidir pela interrupção.
- Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários desportivos.
- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos Comissários Desportivos.



#### **27.9.4 BANDEIRA VERDE:**

- Significa fim de alerta.
- Deverá ser utilizada logo após o final da zona de perigo assinalada pela bandeira amarela ou amarela com listras vermelhas;
- Circunstancialmente, poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento ou início de uma sessão de treino, por ordem do diretor de prova.

#### **27.9.5 BANDEIRA AZUL:**

- Indica ao piloto que ele será ultrapassado por um ou por vários veículos mais rápidos;
- Quando apresentada imóvel, indicará que um veículo mais rápido se aproxima, e ele deverá estar atento para a iminente ultrapassagem;
- Quando apresentada agitada, indicará que um veículo mais rápido está a ponto de proceder à ultrapassagem e o piloto, para quem a bandeira azul tiver sido mostrada, deverá dar passagem imediatamente, sob pena de ser punido pelos comissários desportivos.

##### **27.9.5.1** Não será necessária a apresentação da bandeira azul quando:

- No decorrer da primeira volta da prova, quando os veículos ainda estiverem agrupados.
- Dois ou mais veículos de possibilidades muito semelhantes estiverem muito próximos, disputando posição por várias voltas.
- Um veículo manifestar para outro o fato de que ele será ultrapassado (seja se afastando para a lateral da pista, seja fazendo gesto com a mão indicando sua intenção, ou por qualquer outro meio).
- A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).

##### **27.9.5.2** Será imperiosa a apresentação da bandeira azul quando:

- Ocorrer a obstrução caracterizada da ultrapassagem.
- Os veículos mais lentos estiverem a ponto de serem ultrapassados pelos veículos dos líderes da corrida.
- Um veículo rápido, após uma largada ruim ou parada nos boxes, alcançar os competidores mais lentos.
- Estando seca a pista, essa bandeira deverá ser usada com moderação.
- Em contrapartida, quando a pista estiver molhada, e os pilotos, sobretudo os de veículos do tipo monoposto tiverem dificuldades de visualizar os veículos que estiverem seguindo através da nuvem de água levantada, a bandeira azul constituir-se-á na sinalização preventiva por excelência.

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

#### **ART. 28º– PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS**



**28.1** A não apresentação do piloto ao pódio sem a devida notificação e aprovação da organização de prova, poderá acarretar à perda de até 05 posições no grid da corrida da próxima etapa. O piloto deve se apresentar com a indumentária de competição, salvo autorização por escrito em contrário.

**28.2** O ponto de Pole Position não será acrescido na somatória para o pódio da etapa.

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

**29.1** Com o objetivo de melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

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

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

**29.1.2.1** Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira preta com círculo laranja, para se dirigir ao imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa, suspensão, etc.)

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

**31.2** Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



## CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

### ART. 32º - VALIDADE

**32.1** Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com a regulamentação técnica de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.

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

### ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

**33.1** Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

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

### ART. 34º - PROCEDIMENTOS

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

**34.1.1** Karts equipados com motores Rotax:

**34.1.1.1** Pelos titulares dos Centros de Serviço Rotax, com verificação cruzada: o titular do



Centro 01 (um) abre o motor do qual é responsável sob a supervisão do titular do Centro 02 (dois) e vice-versa.

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

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

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

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

**34.1.2** Karts não equipado com motores Rotax:

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

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

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

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

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

**34.4** Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

## **ART. 35º - PNEUS**

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

**35.2** Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso,



poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

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

**35.3.1 MIRIM, CADETE/ROOKIE, ROTAX MICROMAX:** Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos terá de usá-los na etapa seguinte, sendo penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 3,0s Na primeira bateria da prova em que retornar. A partir da bateria seguinte não haverá mais punições.

Não haverá punição para o piloto que pular etapa de pneu usado, por entender a organização que já há desvantagem do mesmo por não ter marcado pontos na etapa de ausência (Ver NOTA).

O piloto novo que ingressar no campeonato nas etapas de pneu usado será penalizado da mesma forma se utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto largará da última posição e será penalizado em 1,5s na corrida ou baterias por pneu trocado por um novo. Os valores serão multiplicados por 2 para troca de 2 pneus. Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 3,0s em cada bateria da etapa.

**35.3.2 ROK CUP EXECUTIVE, ROK SENIOR EXECUTIVE, ROK MASTER EXECUTIVE, e SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS/ SÊNIOR, FORMULA 4 JUNIOR:** Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos será penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 2,0s em cada bateria da prova em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições.

Não haverá punição para o piloto que pular etapa de pneu usado, por entender a organização que já há desvantagem do mesmo por não ter marcado pontos na etapa de ausência (Ver NOTA).

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 largará da última posição e será penalizado em 1,5s na corrida ou baterias por pneu trocado por um novo. Os valores serão multiplicados por 2 para troca de 2 pneus. Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 2,0s em cada bateria da etapa.

**35.3.3 ROTAX MINI MAX/ ROOKIE, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS, ROTAX DD2 E MASTERS, KZ2 GRADUADOS E KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK, Internacional OK, Pro500, Pro500 Senior, Pro500Rental:** Pneus novos todas as etapas.

**35.3.4 SIXSPEED (CONFORME REGULAMENTO ESPECÍFICO DA CATEGORIA)**

**NOTA:** o “pulo” de uma prova de pneus usados sem punição poderá ser utilizado 1 (uma) vez no ano e, se o piloto nesta condição marcar o melhor tempo na Tomada de Tempos, largará da pole-position mas não receberá o ponto extra. A partir da segunda vez será punido como tendo “pulado” prova de pneus novos.



**35.4** Piloto/equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos

#### **ART. 36º - LASTROS**

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

#### **ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE**

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

#### **ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO**

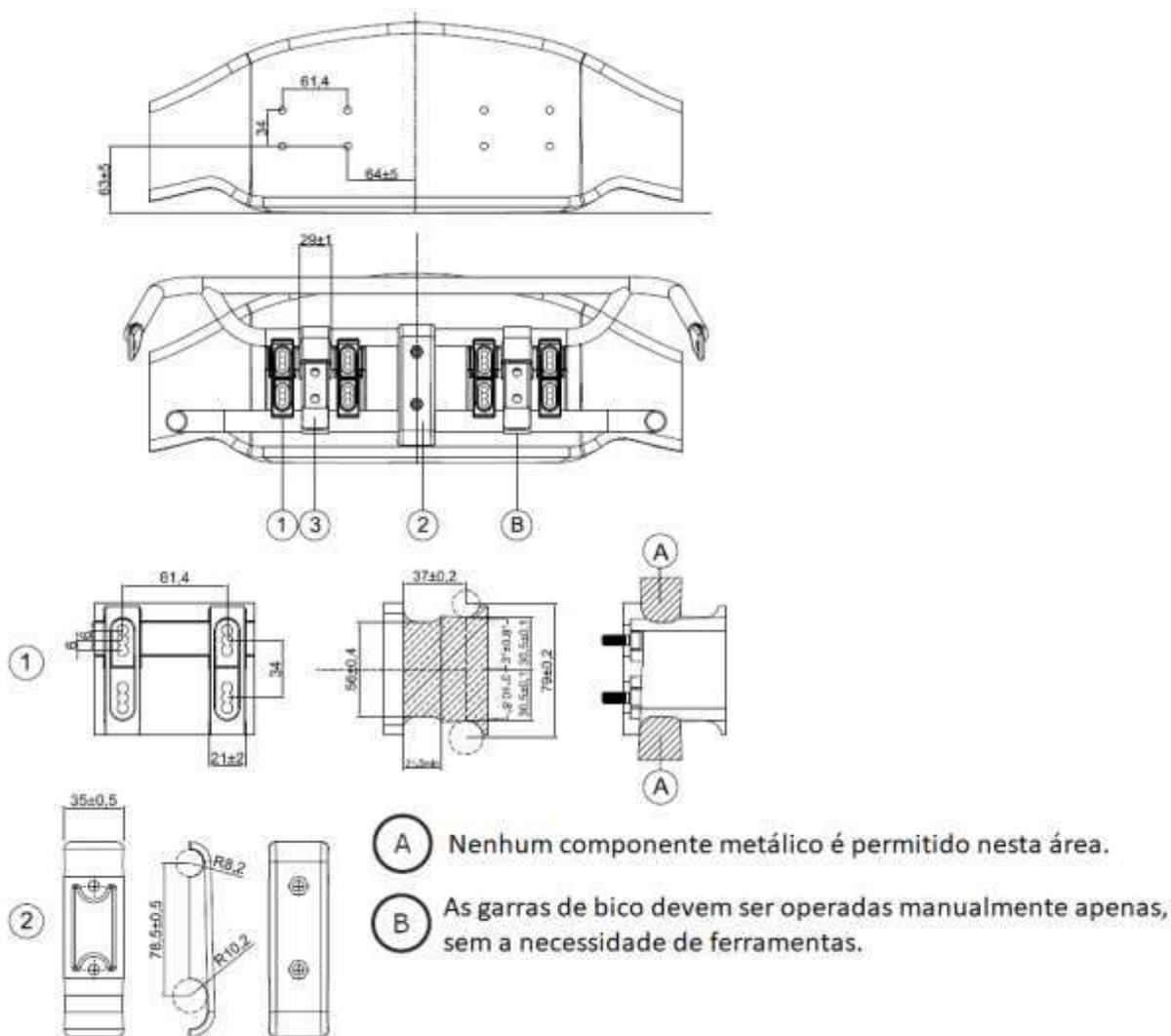
**38.1** É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

**38.2** Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

**38.3 CARENAGEM FRONTAL (BICO) MODELO CIK/FIA:** a partir de 2019 algumas categorias da CSPKGV vão adotar o modelo em questão, já homologado pela CIK/FIA. Este bico é dotado de um sistema de fixação que permite o deslocamento da posição original para

uma 2ª posição de descanso (sem que o bico se destaque do kart) todas as vezes que houver um impacto de maior energia. O objetivo é reduzir as colisões traseiras, intencionais ou não, com a clara intenção de coibir atitudes anti-desportivas.

**38.3.1** Diagrama do kit de montagem universal padronizado:



**38.3.2** O kit padrão é composto de:

**38.3.2.1** duas placas de plástico com 2 “gomos” cada uma, totalizando 4 gomos, parafusadas ao bico através de 4 parafusos cada, totalizando 8 parafusos;

**38.3.2.2** Uma trava central em duas peças fechadas com dois parafusos

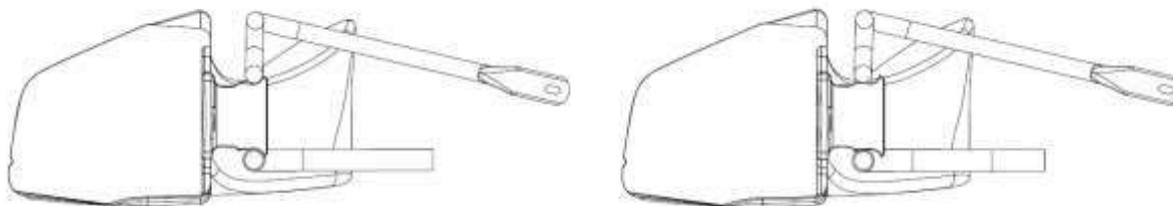
**38.3.2.3** Duas travas de bico metálicas.

**38.3.2.4** Nenhum outro material de nenhuma natureza pode ser usado nas peças que compõe o kit, de modo a alterar seu funcionamento. O bico deve poder transitar entre os estágios de fixação. Deve-se evitar o uso de qualquer substância sobre as peças do kit (mesmo que para limpeza), pois a checagem com o detector MiniRAE (“Cheirador”) pode ser feita a qualquer momento.

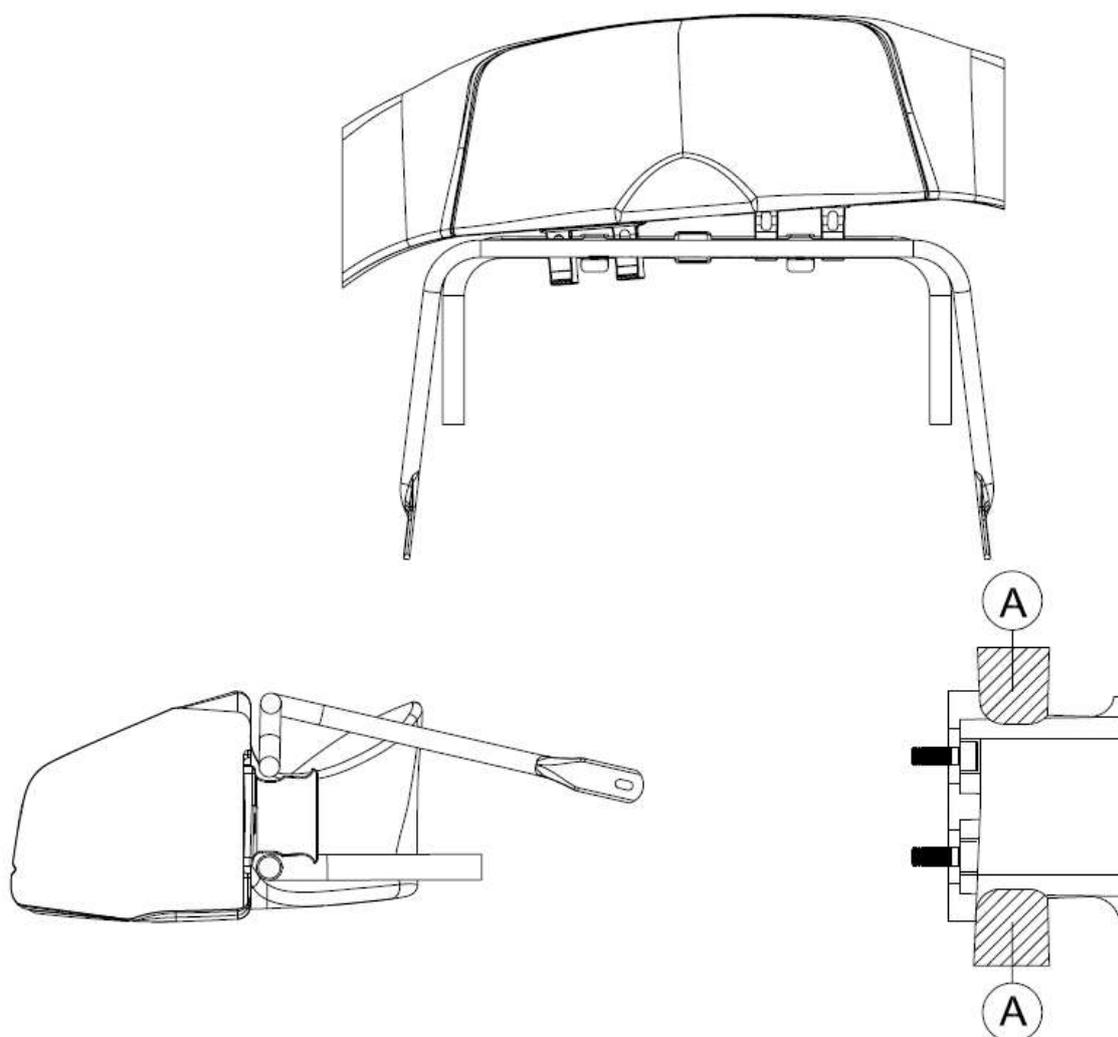
**38.3.3** Antes de cada bateria, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado de saída.

**38.3.4** Durante as baterias só é permitido corrigir a montagem na Área de Reparos.

**38.3.5** Posições aceitáveis no diagrama a seguir:



**38.3.6** Define-se “posição não-aceitável” se os gomos apresentarem-se deslocados para sua posição mais estreita, em um dos lados ou ambos do bico. Posição não-aceitável no diagrama a seguir:



**38.3.7** A bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não-aceitável. Os pilotos que estiverem nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada preta e branca ao final da prova serão punidos automaticamente em 10s somados ao tempo final de prova. Esta punição é inapelável.



**38.3.8** Quando os Comissários Desportivos reportarem os karts em que esta condição foi verificada aos Comissários desportivos, estes aplicarão automaticamente a punição prevista. Os pilotos em questão não deverão ser chamados a assinar o documento de punição.

**38.3.9** Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado um bico que estava na posição incorreta ao receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será desclassificado do evento.

**38.3.10** A checagem das peças com o MiniRAE (“Cheirador”) não deve detectar mais que 5ppm. Se constatada irregularidade o piloto não será autorizado a participar da bateria, mesmo que troque o conjunto. Se ao final da prova, poderá ser desclassificado.

**38.3.11** Categorias que usarão este modelo de Carenagem Frontal em 2019: **ROTAX MICROMAX, MINIMAX, JUNIOR MAX, MAX, MAXMASTERS, DD2, DD2MASTERS, Internacional OK.**

#### **ART. 39º – DISCOS DE FREIO**

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

#### **ART. 40º - ADITIVOS**

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

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

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

**41.1.1** Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 29º);

**41.1.2** Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

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

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



## **CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECLAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS**

### **ART. 42º - PROCEDIMENTOS:**

Seguem o estipulado no Código Desportivo de Automobilismo da CBA, particularizadas à modalidade do Kartismo, como segue.

Valor da Unidade Padrão (UP) para 2019: R\$ 347,00 (trezentos e quarenta e sete reais)

**42.1 DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO:** As reclamações técnicas serão impetradas por piloto ou equipe contra participantes da mesma prova e categoria.

**42.1.1** As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

**42.1.2** A reclamação deverá indicar o piloto ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

**42.1.3** Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

**42.1.4** Um piloto ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá de apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

**42.2 DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO:** Toda reclamação deverá ser feita por escrito e preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, acompanhada de uma caução conforme determinado neste capítulo.

**42.2.1** A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

**42.3 DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO:** A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

**42.3.1** Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

**42.4 DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO:** As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

**I** - Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início do treino classificatório.

**II** - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados pela secretaria de prova do evento.



**42.5 DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO:** Toda reclamação será obrigatoriamente recebida pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

**42.6 DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS:** As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

**I – Reclamações Desportivas:**

- a) Caução de 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

**II – Reclamações Técnicas:**

- a) Caução de 5 (cinco) UP's por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UP's por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto no item "a" acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item "b" acima será entregue ao reclamado.

## **42.7 DA CONVOCAÇÃO**

**42.7.1** Cumpridas todas as exigências e condições mencionadas neste Capítulo, o reclamante e todas as pessoas por ele apontadas deverão ser ouvidas assim que for possível.

**42.7.2** Os interessados deverão ser convocados em sequência poderão ser acompanhados de testemunhas.

**42.7.3** Os comissários desportivos deverão assegurar que os interessados sejam convocados.

**42.7.4** Em função da ausência de um interessado ou de testemunhas, o julgamento será feito à revelia.

**42.7.5** Se o julgamento não puder ser feito de imediato, logo depois de ouvidos os interessados, estes deverão ser avisados do local e hora em que o mesmo será realizado.

**42.7.6** Os prêmios conquistados por um piloto, navegador ou equipe que estiver sob reclamação não será entregue até ser solucionada definitivamente esta reclamação.

## **42.8 – DA DECISÃO**

**42.8.1** Todos os interessados deverão obrigatoriamente se submeter às decisões tomadas pelos comissários desportivos, salvo no caso de recurso previsto no presente Código.

**42.8.2** A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação. Para tanto deve ser providenciado que os karts do protestado e do protestante permaneçam no



Parque Fechado para exames.

**42.9** Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juízes de largada e chegada, no exercício de suas funções.

**42.10** Reclamações desportivas podem ser acompanhadas por filmagens do evento gerador da reclamação, feitas por qualquer pessoa e apresentadas como provas adicionais ao julgamento dos Comissários. Estes podem, a qualquer momento, solicitar cópias de filmagens feitas de lances ou de corridas completas disputadas durante a Copa São Paulo de Kart KGV, sem incorrer em custo à FASP, ao Clube Granja Viana ou Kartódromo Granja Viana, mas a sessão das imagens pelo gerador é opcional.

## **CAPÍTULO IV – RECURSOS**

### **ART. 44º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**

**44.1 DO DIREITO DE RECURSO:** Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos, navegadores ou equipes da mesma prova e da mesma categoria, sem necessidade de caução.

**44.1.1** O recurso é um direito de todo piloto ou equipe, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como, contra decisões dos oficiais de competição. ‘

**44.2 DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO:** O recurso deverá ser apresentado por escrito preferencialmente em formulário próprio junto à secretaria da prova.

**44.3 DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO:** O recurso deverá ser dirigido aos comissários desportivos, acompanhado das informações que forem julgadas necessárias.

**44.4 DOS PRAZOS PARA RECURSO:** Os prazos para apresentação de recurso obedecerá ao que segue:

**I** – Os recursos contra a distância anunciada para a prova deverão ser apresentados até 2 (duas) horas antes do fechamento das verificações técnicas.

**II** – Os recursos contra a composição das baterias deverão ser apresentados no mais tardar 1 (uma) hora antes do início dos treinos livres.

**III** – Os recursos contra um erro cometido durante um evento, concernente a um possível desacordo com o regulamento desportivo ou técnico de uma determinada competição, ou, ainda, contra a classificação para a largada e do resultado final da prova deverão ser apresentados, não ultrapassando 30 (trinta) minutos após a publicação do respectivo resultado pela secretaria de prova do evento.

**IV** – Os recursos contra uma decisão tomada por um comissário desportivo ou técnico deverão ser apresentados até 30 (trinta) minutos após sua notificação.

**44.4.1** Para fins de contagem de tempo das classificações, valerá a hora inserida e assinada



pelo secretário da prova, correspondente à sua fixação, no quadro de avisos do evento, que deverá se encontrar em local indicado no Regulamento Particular da prova.

**44.4.2** A publicação oficial da classificação deverá preceder pelo menos 30 (trinta) minutos antes da distribuição dos prêmios.

**44.5 DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS:** Serão inadmissíveis toda e qualquer espécie de recurso contra:

**I** - Informes dos juízes de largada e de chegada.

**II** - Pesagem dos pilotos ou veículos, desde que cumpridas as regras estabelecidas neste Código.

**III** – A pena de exclusão.

**IV** - A Pena de “Drive-Through”.

**V** - A pena de “Stop and Go”.

**VI** – A pena de “Time-Penalty”.

**VII** - Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos.

## **ART. 45º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS**

**45.1 DA JURISDIÇÃO:** Os Tribunais de Justiça Desportiva – TJD, no âmbito estadual, e o Superior Tribunal de Justiça Desportiva – STJD, no âmbito nacional, são os órgãos de justiça desportiva, constituídos nos termos da legislação vigente.

**45.1.1** O TJD e o STJD constituirão Comissões Disciplinares que julgarão, em primeira instância, os recursos impetrados junto aos mesmos.

**45.1.2** Nos eventos em que houver necessidade de julgamento imediato quanto a recursos contra decisão dos comissários desportivos, poderá ser formada uma comissão disciplinar específica, composta, por no mínimo 3 (três) membros, nomeada pelo STJD ou TJD conforme o âmbito da prova, com finalidade única e exclusiva de julgar esses eventuais recursos.

**45.2 DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR:** – Esgotados os termos previstos no Capítulo anterior, o piloto, navegador ou equipe poderá recorrer à Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD, no caso de provas nacionais e dos Tribunais de Justiça Estaduais - TJD, contra as decisões dos comissários desportivos.

**45.2.1** O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os comissários desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contada a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão.

**45.2.2** No instante em que o recorrente notificar os comissários desportivos de sua intenção de recorrer, deverá efetuar o pagamento de 30% da taxa recursal conforme regimento de taxas em vigor, que não será devolvida mesmo que não venha interpor o recurso ou dele desistir.

**45.3 DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR:** Os recursos à Comissão Disciplinar deverão ser apresentados, por escrito, acompanhados dos comprovantes de pagamento das taxas previstas no regimento de custas do STJD ou TJD.



**45.3.1** No caso da FAU, que não tiver publicado regimento de taxas do TJD da sua localidade, as mesmas corresponderão aos valores estabelecido pelo STJD.

**45.3.2** Para apresentação de recurso à Comissão Disciplinar, deverão ser seguidas ainda as regras prescritas nos Regimentos Internos dos TJDs e STJD, conforme o caso.

**45.4 DO PRAZO PARA RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR:** O prazo para a apresentação de recurso perante a Comissão Disciplinar é de 3 (três) dias, a partir da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova, começando a fluir no primeiro dia útil subsequente à mencionada notificação.

**45.5 DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS:** Das decisões das comissões disciplinares cabe apelação ao TJD, em eventos de âmbito estadual ou interestadual e ao STJD em eventos de âmbito nacional.

**45.5.1** Também cabe recurso ao STJD das decisões dos TJDs, nos termos da legislação em vigor.

**45.5.2** As condições para apresentação de recurso junto aos TJDs e STJD estão prescritas nos respectivos Regimentos Internos, bem como ao pagamento das taxas previstas.

**45.5.3** Em caso de inexistência de Regimento Interno do TJD, prevalecerão as regras prescritas no Regimento Interno do STJD.

## **CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM**

### **ART. 1º - PROVA**

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

### **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1** Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento: de 2011 a 2012, portadores de licença PMK da CBA.

**2.2** Licença PCK, desde que pilotos iniciantes (nunca participaram de provas oficiais até o início do presente ano). Fica ainda a critério do DK/FASP qualificar os pilotos com licença PCK 2019 quanto à sua compleição física e que obrigatoriamente se enquadrem nos requisitos acima descritos.

Este enquadramento será válido até que o piloto obtenha dois resultados “entre os três primeiros” (1º, 2º ou 3º) em duas etapas. Neste caso será promovido para a Cadete na prova seguinte.

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**



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

**3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria M (PMK) na cor preta com traço de 8mm.

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

#### **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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

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

#### **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso **106 Kg.**

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

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

#### **ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR**



**6.1 CHASSI:** Deverá ser homologado CBA. Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.

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

**6.1.2 MANGAS DE EIXO:**

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

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

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

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

**6.1.4 CUBO DE RODA:** Deverá ser de chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio com comprimento de 75,0mm ( $\pm 1,0$ mm), ou em magnésio com comprimento de 90,0mm ( $\pm 1,0$ mm).

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

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

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

**6.1.8** É proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.

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

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

**6.2.2 SORTEIOS DE MOTOR**

**6.2.2.1 TREINOS LIVRES:** Será sorteado 1 motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento. 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 permitido trocar de motor após a Tomada de Tempos e 1ª bateria (deverá ser realizada em até 10 minutos depois do seu final). O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem constatação pela organização de falhas ou problemas será penalizado com perda de 4 (quatro) posições na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições na 2ª troca, no grid de largada.

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

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

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



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

**6.7** **COROA:** 66 dentes.

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

## **ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO**

**7.1** Uso obrigatório para treinos e corridas.

## **ART. 8º - PNEUS**

**8.1** **MG CADETE:** Quatro jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª, 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª, 6ª etapas (segundo jogo), 7ª, 8ª, 9ª (terceiro jogo), 10ª (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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

**8.3** **PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

**8.4** O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em tempo para a largada da prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas. A largada não será atrasada em hipótese alguma nestes casos.

## **CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE**

### **ART. 1º - PROVA**

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

### **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1** Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento de



2008 a 2010.

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

## **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

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

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

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

## **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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

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

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso **106 Kg**.

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



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

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

## **ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR**

**6.1 CHASSI:** Deverá ser homologado CBA. Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.

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

### **6.1.2 MANGAS DE EIXO:**

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

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

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

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

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

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

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

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

**6.1.8** É proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.

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

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

### **6.2.2 SORTEIOS DE MOTOR**

**6.2.2.1 TREINOS LIVRES:** Será sorteado 1 motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento. 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 permitido trocar de motor após a Tomada de Tempos e 1ª bateria (deverá ser realizada em até 10 minutos depois do seu final). O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem constatação pela organização de falhas ou problemas será penalizado com perda de 4 (quatro) posições na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições na 2ª troca, no grid de largada.

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



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

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

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

**6.7 COROA:** 66 dentes.

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

## **ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO**

**7.1** Uso obrigatório para treinos e corridas.

## **ART. 8º - PNEUS**

**8.1 MG CADETE:** Quatro jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª, 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª, 6ª etapas (segundo jogo), 7ª, 8ª, 9ª (terceiro jogo), 10ª (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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

**8.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## **CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2**



## **ART. 1º - PROVA**

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

## **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1 KZ2 GRADUADOS:** Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK – A (Classificação GERAL).

**2.2 KZ2 SÊNIOR:** Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK – B (Classificação exclusiva para KZ2 SÊNIOR).

## **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

**3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria KZ (KZ2) na cor preta com traço de 08mm.

### **3.2 CORES DAS PLACAS**

**3.2.1 KZ2 GRADUADOS:** Placa amarela com números pretos.

**3.2.2 KZ2 SÊNIOR:** Placa vermelha com números amarelos.

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

## **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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



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

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso KZ2 Graduados: 180 kg  
Peso KZ2 Senior: 185 kg

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

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

## **ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR**

**6.1 CHASSIS E FREIOS:** Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) ("pinças"), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

**Chassis e freios devem ser utilizados conforme suas Fichas de Homologação CIK/FIA OU CBA. Qualquer alteração em suas características que não corresponda ao constante na FH poderá acarretar na desclassificação do concorrente.**

**6.1.1 EIXO :** O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável. Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)

**6.1.2 PÁRA-CHOQUES:** Será obrigatória a utilização de pára-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

**6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), CRG e KR (Kart Republic).

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

**6.2 MOTOR:** Permitidos todos os modelos homologados CIK-FIA de qualquer época,

conforme suas respectivas Fichas de Homologação, das seguintes marcas:

**6.2.1** TM, MAXTER, OTK VORTEX, IAME, MOTORI SEVEN, ASPA Srl (Modena Motores)

**6.2.2** As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

Modificações proibidas:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- outras restrições conforme regulamentos específicos.

b) Exterior do motor:

- número de carburadores e diâmetro;
- Aparência externa do motor montado.

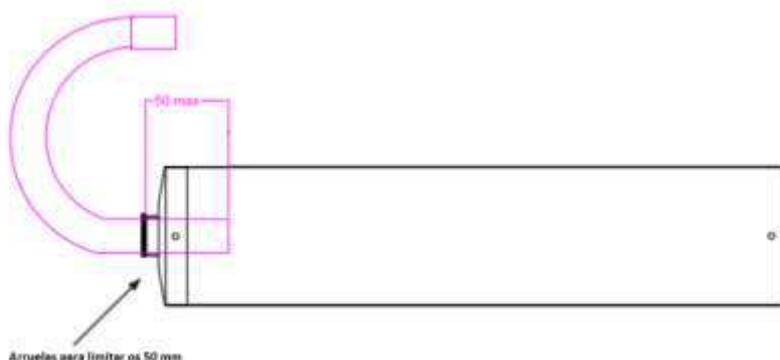
A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

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

**6.2.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA):** Marca ELTO, modelos:

- OVD homologada CIK-FIA (4/EX-SI/22);
- TD/2" INOX – 39/EX-SI/24.

Ambas sem retrabalho. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20).



**6.2.5 CARBURADORES:** Delorto VSHH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

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

Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.

**6.2.7 RELAÇÃO:** Livre.

**6.2.8 FLANGE:** Livre.

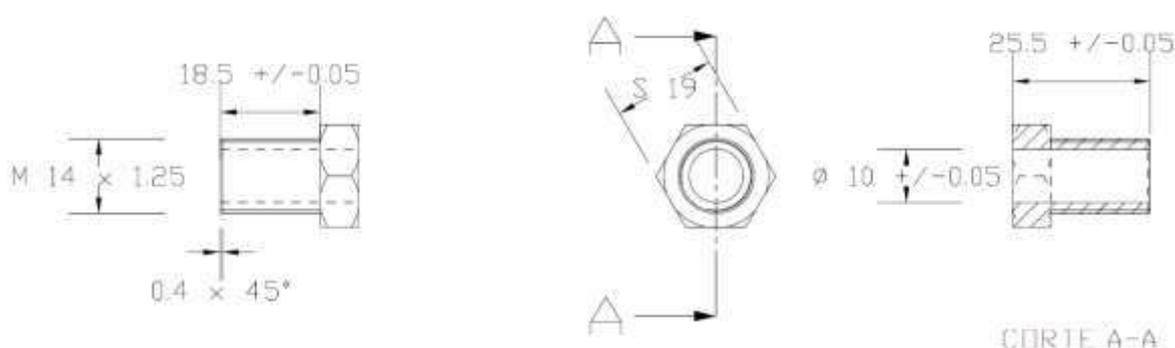
**6.2.9 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO:** Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice N° 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

**Método geral de medição do volume da câmara de combustão:**

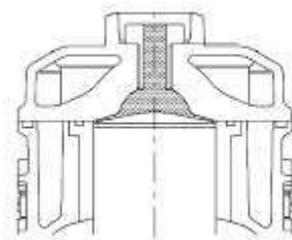
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

**Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:**

- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.
- Se houver dúvida quanto à legalidade do motor, o Método geral descrito anteriormente deverá ser realizado.



$$\text{Volume do Inserto} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$



É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

**6.2.10 PISTÃO:** Permitted to use any original piston from authorized engine manufacturers, without rework, provided the cylinder is kept at 125cc. (cylinder head free).

**6.2.11 CILINDRO:** Free of sleeve and rework of the iron cast cylinder in nickel chrome alloy, or Nikasil coating. Maximum escape window angle of 199° independently of the constant value of the engine homologation card.

**6.2.12 PIRÂMIDE:** Original without rework, respecting the constant values of the Homologation Card and the engine specification.

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

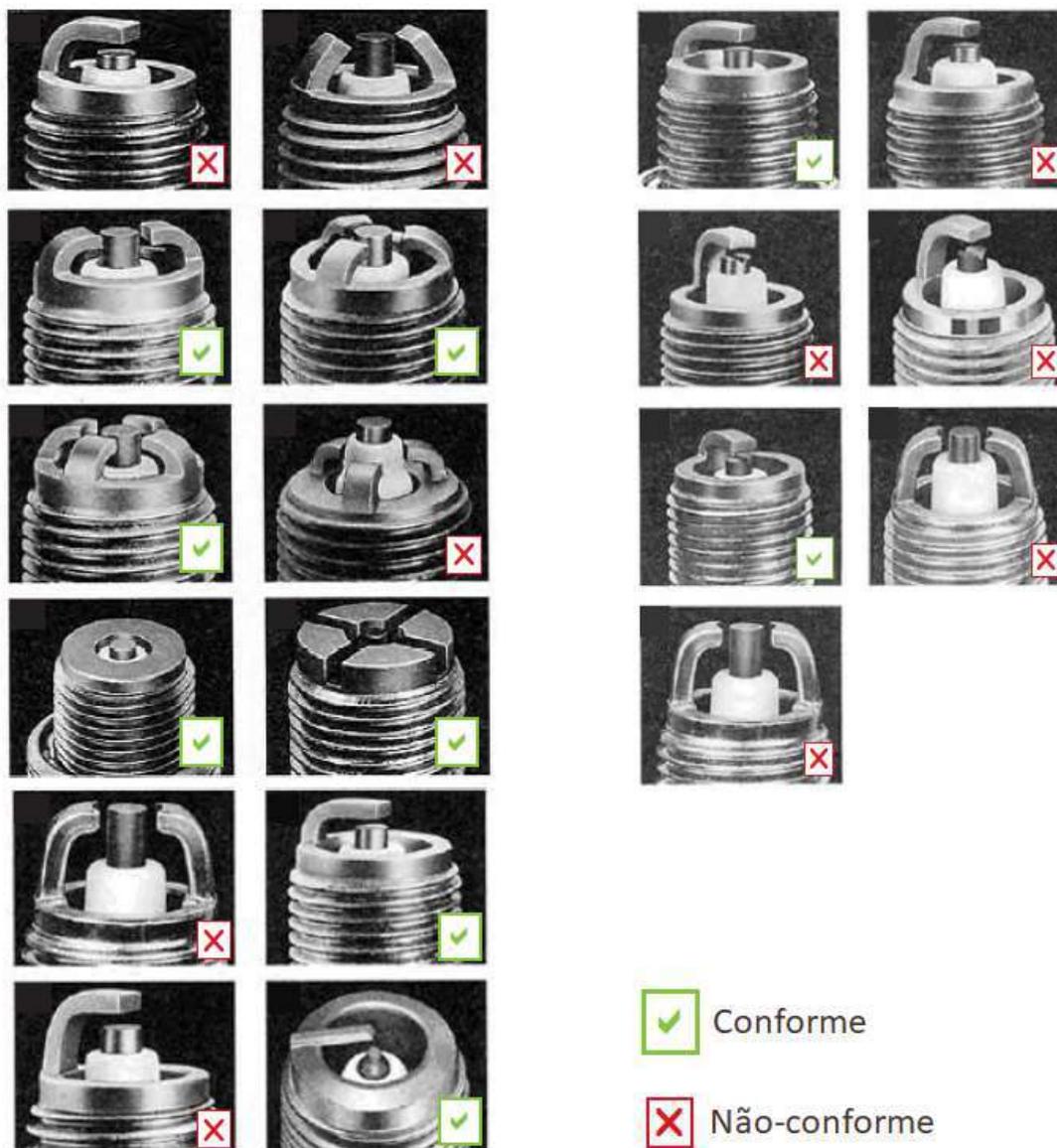
**6.2.14 FILTRO DE AR:** Mandatory use of homologated CBA air filter, without rework and complete.

**6.2.15 IGNIÇÃO – ANALÓGICA:** Original of the Motor. It is permitted to add mass to the ignition rotor, provided it is secured with two screws, without modifying the original characteristics of the rotor.

**6.2.16 BIELA:** Original of the homologated brands or national brands, KTT, PPK, MR, observing the diameters of the lower and upper bore, maintaining the same distance between axes, not being different from the measures established by the original manufacturer, as well as the upper and lower pins and their respective cages.

**6.2.17 VELAS:** Mass-produced and original without rework, which must follow the CIK/FIA diagram attached. At any time it will be possible to request the preparator to prove the origin of the spark plug through the packaging or manufacturer's specification. Spark plug body thread measurements (electrodes not included): 18,5mm maximum, M14 x 1,25 pitch.





 Conforme  
 Não-conforme

**6.2.18 CÁRTER:** Preparação Livre

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

**ART. 7º - PNEUS**

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



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

**7.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

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

## **CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4**

### **ART. 1º - PROVA**

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

### **ART. 2º - CATEGORIAS**

**2.1 SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS:** Aberto para pilotos nascidos antes de 2005; PSK – A poderão se inscrever nesta categoria (CLASSIFICAÇÃO GERAL).

**2.2 SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR:** Aberta a pilotos nascidos antes de 1989 (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR);

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

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

**3.1.2** Placa **AMARELA** com número **VERMELHO – Motor PEW**

**3.1.3** Placa **AMARELA** com número **PRETO – Motor Próprio**

**3.1.4** **Pódios separados para Graduados e Sênior**



## ART. 4º - ABASTECIMENTO

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

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

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

## ART. 5º - PESO

**5.1** (motor PEW): **180 Kg**  
(motor PRÓPRIO) 185 Kg  
Penalizações: venceu 8kg. 2º 6kg, 3º 4kg

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

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

## ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR

**6.1 CHASSI:** Qualquer marca homologada pela CBA ou CIK/CBA desde 2010 (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos); 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.

**6.1.5 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), KR (Kart Republic)



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

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

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

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

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

**6.2.5** Será permitida a retirada do suporte do tanque.

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

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

**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 embreagem 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** Será proibido o retrabalho do volante.

**6.2.12** Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

**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 será de livre procedência, com comprimento de  $200 \pm 20$ mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.

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

**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.

**6.3 MOTOR (sorteado PEW):** Marca Honda modelo GX 390, 4 tempos, 13 HP, sorteado a cada etapa pelo KGV.

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

### **6.3.2 SORTEIOS DE MOTOR**

**6.3.2.1 TREINOS LIVRES:** Será sorteado 1 motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento. Após os treinos livres um novo sorteio será realizado, conforme adendo nº 02 (dois) da Programação do Evento. Será permitido trocar



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

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

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

**6.5.1 (alugado):** O motor alugado já virá com carburador, sendo proibida a sua troca ao modificação.

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

**6.6.1 (alugado):** O motor alugado já virá com a curva de escape, sendo proibida a sua troca ou modificação.

**6.7 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.

**6.8 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

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

**6.10 JUNTAS (próprio):** Serão livres, devendo manter suas funções.

**6.10.1 (alugado):** proibido alterar o motor alugado.

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

**6.11.1** NGK BP6ES;

**6.11.2** NGK BPR6ES;

**6.11.3** NGK BPR7ES;

**6.11.4** DENSO W20EP-U

**6.11.5** DENSO W20EPR-U

**6.11.6** DENSO W22EPR-U

**6.12 BOBINA (próprio):** Deverá ser original e obrigatória sua fixação no ponto original – sem retrabalho.



**6.12.1 (alugado):** proibido alterar o motor alugado.

**6.13 BOMBA DE COMBUSTÍVEL (próprio):** Será livre.

**6.13.1 (alugado):** proibido alterar o motor alugado.

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

**6.15 PÁRA-CHOQUE:** Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico homologado CBA.

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

## **ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO**

**7.1** Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

## **ART. 8º - PNEUS**

**8.1** MG especificação HZi (Vermelho), quatro jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapas (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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

**8.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## **CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR**

### **ART. 1º - PROVA**



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

## ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 Aberta a pilotos nascidos entre 2004 e 2008. Os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização.

Obs: Devido ao caráter de categoria de acesso, pilotos oriundos de categorias disputadas por portadores de Licenças PCK, PJMK e PJK, que tenham classificado entre os 5 primeiros em qualquer certame oficial não poderão participar desta categoria.

## ART. 3º - NUMERAÇÃO

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

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

3.1.2 Placa **AMARELA** com número **PRETO**.

## ART. 4º - ABASTECIMENTO

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

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

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

## ART. 5º - PESO

5.4 Peso **155 Kg**

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

5.6 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará



a desclassificação do piloto/equipe.

## **ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR**

**6.1 CHASSIS:** Qualquer marca ou ano que já tenha sido homologada pela CBA ou CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos). Chassis mais antigos que os fabricados em 2008 2011 devem ser vistoriados pelos Comissários Técnicos por questão de segurança. Liberado o intercâmbio de peças entre os mesmos, e nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da ficha de homologação. Apenas um chassi poderá ser usado por prova, que será lacrado ao final da tomada de tempo.

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

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

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

**6.1.4 CUBO DE RODA:** 90 mm, qualquer material.

**6.1.5 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), KR (Kart Republic)

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

**6.3 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 termino 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;



**6.4 RELAÇÃO:** Coroa de 42 dentes com até 17,7 cm de diâmetro, pinhão de 13 dentes (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada piloto será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra. Passo 428 (moto).

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

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

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

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

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

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

## **ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO**

**7.1** Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

## **ART. 8º - PNEUS**

**8.1** MG especificação HZi (Vermelho), quatro jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapas (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

**8.2 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

**8.3** O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com



relação a penalidades a serem aplicadas.

## CAPÍTULO X – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

### ART. 1º - PROVA:

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

1.2 Na data 10/08/19 será realizado o Rok Cup Festival, 3ª edição, o evento será composto por 01 (uma) tomada de tempos, 02 (duas) baterias classificatórias, 01 (uma) pré-final e 01 (uma) bateria final.

1.2.1 **TOMADA DE TEMPOS** – Haverá uma tomada de tempos de 06 minutos.

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

#### 1.2.3 **FORMAÇÃO DE GRID:**

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

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

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

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

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

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

#### 1.2.4 **REGRAS DESPORTIVAS:**

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

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

#### 1.2.4.3 **NEUTRALIZAÇÃO:**



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

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

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

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

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

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

## **1.2.5 PONTUAÇÃO**

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

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

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

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

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

**1.2.5.6** Para definição de pontos da vaga para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, os pilotos receberão uma pontuação para a Pré final e Final conforme Artigo 7º item 7.1.2 deste regulamento.

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

**1.2.5.8** **PONTO BÔNUS** - Ao final do evento a classificação conforme somatória de pontos, da pré-final e final conforme item 1.2.5.2, 1.2.5.4 e pontos extras item 1.2.5.9., indicará a posição e pontuação do piloto conforme Artigo 7º item 7.1.5. Estas novas pontuações serão as consideradas para a somatória que determinará o Campeão para recebimento da vaga para o ROK CUP INTERNACIONAL FINAL 2019.

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

## **1.2.6 PREMIAÇÃO**



**1.2.6.1** Serão atribuídas 02 (duas) vagas no ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, a ser realizado em Lonato, Itália, no mês dias 08 a 12 de Outubro de 2019, que serão oferecidas como premiação no Rok Cup Festival, sendo:

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

**1.2.6.2** Os convites serão oferecidos na seguinte forma:

**1.2.6.2.1** Categoria Rok Cup Executive:

- Uma vaga para o Campeão. O Campeão será o primeiro colocado da somatória de pontos bônus do Copa de Verão, Copa de Inverno e do Rok Cup Festival;
- Os pontos bônus dos Copas de Verão e Inverno serão atribuídos conforme regulamento particular da COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2019;
- Em caso de empate na somatória dos pontos bônus, o desempate se dará através da posição de chega do piloto na bateria final do Rok Cup Festival;

**1.2.6.2.2** Categoria Rok Sênior Executive:

- Uma vaga para o Campeão. O Campeão será o primeiro colocado da somatória de pontos bônus do Copa de Verão, Copa de Inverno e do Rok Cup Festival;
- Os pontos bônus dos Copas de Verão e Inverno serão atribuídos conforme regulamento particular da COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2019;
- Em caso de empate na somatória dos pontos bônus, o desempate se dará através da posição de chega do piloto na bateria final do Rok Cup Festival;

**1.2.6.2.3** Caso algum piloto que esteja correndo pela categoria Rok Sênior Executive tenha obtido a vaga pela categoria Geral (Rok Cup Executive), tal vaga terá prioridade na qualificação para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019. Neste caso o próximo piloto, da categoria Rok Sênior Executive, mais bem colocado receberá a vaga para a categoria em questão (Rok Sênior Executive).

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

## **1.2.7 CUSTEIOS**

**1.2.7.1** A Vortex Brasil e KGV irão fornecer gratuitamente, para uso durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, aos pilotos classificados os seguintes itens:

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

**1.2.7.2** Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

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

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



**1.2.8 PONTUAÇÃO DO ROK CUP FESTIVAL PARA A CSPKGV 2019:** a etapa em que ocorrer a ROK Cup Festival contará pontos como uma prova de duas baterias, seguindo os resultado das baterias Pré-Final e Final.

#### **ART. 2º - CATEGORIAS:**

- 2.1 ROK SENIOR:** pilotos com idade entre 18 e 29 anos completados em 2019.
- 2.2 ROK EXECUTIVE:** pilotos com idade mínima de 30 anos completados em 2019.
- 2.3 ROK SÊNIOR EXECUTIVE:** pilotos com idade entre 45 e 54 anos completados em 2019.
- 2.4 ROK MASTER EXECUTIVE:** pilotos com idade mínima de 55 anos completados em 2019.
- 2.5 AS CATEGORIAS ROK-CUP** podem ser disputadas por duplas de pilotos, que distribuirão sua participação entre tomada de tempo e corridas conforme sua própria conveniência. A pontuação, todavia, será dada **ao número do kart**. Durante o ano apenas um dos dois componentes da dupla poderá ser mudado, e por apenas duas vezes, resultando em quatro componentes da dupla num mesmo ano. As etapas que forem disputadas com um quinto elemento, ou com a mudança do piloto principal serão contadas para um novo número, sendo necessário inclusive a mudança deste número na inscrição e no kart.
- 2.6 PÓDIO:** Pilotos das categoria ROK EXECUTIVE, ROK SENIOR EXECUTIVE, e ROK MASTER EXECUTIVE concorrem a pódio/pontuação na classificação GERAL (SENIOR ROK), assim como pódios exclusivos para cada uma.

#### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

- 3.1** A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.
- 3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria RE (ROK EXECUTIVE), RS (ROK SENIOR EXECUTIVE), ME (ROK MASTER EXECUTIVE) na cor preta com traço de 08mm.
- 3.1.2** Placa **AMARELA** com número **PRETO**

#### **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

- 4.1** O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro



combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

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

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

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso 175 Kg

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

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

## **ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR**

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

**6.1.1** Os chassis poderão ser checados contra suas Fichas de Homologação, segundo o critério CIK-FIA.

**6.1.1.1 ROK CUP FESTIVAL 3ª EDIÇÃO:**

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

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

**6.1.1.4** O chassis declarado não poderá ser trocado a menos que haja a permissão do Comissário Técnico.

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

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

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

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

u/sado por prova, que poderá ser lacrado.

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

**6.1.6 PÁRA-CHOQUES:** Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de plástico, homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos).

**6.1.7 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), KR (Kart Republic)

## 6.2 MOTORES

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

**6.2.2 COROA:** Livre

**6.2.3 PINHÃO:** 11 dentes

**6.2.4 VELA:** obrigatória vela única NGKB10EG

**6.2.5 PONTO DE IGNIÇÃO:**  $3\pm 1$

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



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

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





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

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

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

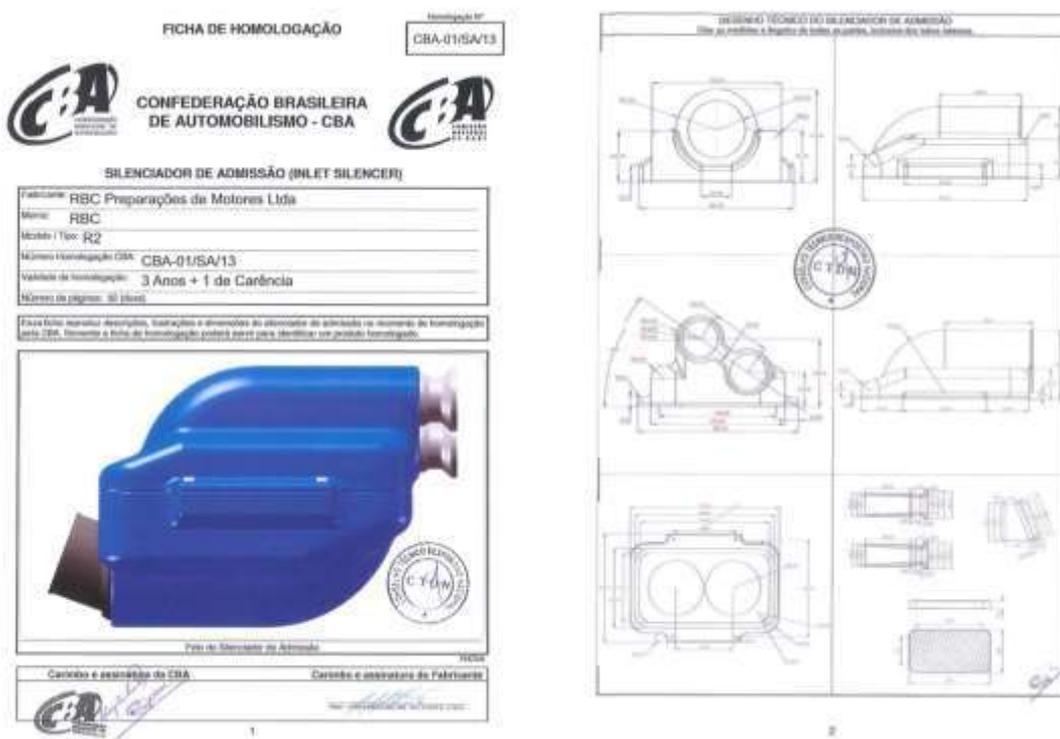
**6.2.12** Todos os radiadores devem estar fixados do lado esquerdo do piloto e colocados acima do quadro de chassis. Radiadores suplementares, se necessários, podem ser montados do lado esquerdo ou direito.

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

**6.3 FILTRO DE AR** – Deverá ser usado o Abafador de Ruído (conhecido como filtro de admissão) RBC CBA 01/SA/13, completo com seu elemento filtrante de espuma. Caso a prova seja declarada CORRIDA COM CHUVA (WET RACE) pela Direção de Prova, o elemento

poderá ser retirado, poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para trás. Mesmo que a chuva pare no meio da prova, com troca de pneus de chuva para slick, o elemento filtrante não será exigido na vistoria.

### Abaixo ficha de homologação CBA para referência



## 6.4 REGRA DE “CLAIMING”

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

**6.4.2** O adequado FORMULÁRIO DE VENDA DE MOTOR PELA REGRA DE CLAIMING deve ser preenchido por escrito e entregue à Organização ANTES QUE AS VISTORIAS TÉCNICAS SEJAM FINALIZADAS. A Organização deverá avisar aos Comissários Técnicos que o motor em questão, se não tiver sido escolhido para vistoria, deverá ser entregue na Sala de Vistoria, onde será retirado pelo comprador. O preço total do motor deve ser pago ao representante dos motores Vortex ROK e o valor US\$ 500,00 deve ser pago ao piloto vendedor, que notificarão o pagamento ao Organizador antes da entrega do motor em questão ao comprador. O Organizador tem o direito de recusa de atendimento da Regra de Claiming em qualquer caso. O Vendedor do motor em questão receberá um motor novo do representante ATÉ O FINAL DO DIA EM QUE A ETAPA ESTIVER OCORRENDO.

## ART. 7º - PNEUS



**7.1** MG especificação IZ (Branco), quatro jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapas (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

Esta disposição poderá ser mudada em uma ou a partir de uma prova somente por demanda da unanimidade dos pilotos inscritos na prova em questão, ou por questão de segurança, a critério dos Comissários de Prova, após assembleia com a maioria dos pilotos (metade dos inscritos mais um).

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

**7.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## **CAPÍTULO XI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED**

### **ART. 1º - Prova**

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

### **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1** Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1974 - PSKB.

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

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



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

**3.1.2 Placa AMARELA com número PRETO.**

## **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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

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

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso **193 Kg**

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

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

**5.4 LASTRO CAMPEÃO 2018:** O piloto que foi campeão da temporada de 2018 deverá apresentar o peso mínimo de 196 kg. Em todas as etapas, caso o Campeão 2018 chegue nas posições relacionadas abaixo na etapa anterior deverá apresentar o peso mínimo de:

**1º Colocado – 208 Kg.**

**2º Colocado – 205 Kg.**

**3º Colocado – 203 Kg.**

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

**1º Colocado – 203 Kg.**

**2º Colocado – 200 Kg.**

**3º Colocado – 198 Kg.**

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

**6.1 CHASSIS E FREIOS:** Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com



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

Nenhuma peça do chassi ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

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

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

**6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR(Danilo Rossi), KR(Kart Republic).

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

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

**6.2.1 TM:** modelos K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21), KZ10C (32/M/24)

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

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

**6.2.4 MAXTER:** modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18), MXS 2 (13/M/24)

**6.2.5 OTK VORTEX:** modelo RVXX (40/M/18), RKZ (19/M/24), SHIFTER ROK.

**6.2.6 IAME:** modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21), SCREAMER 2 (22/M/24)

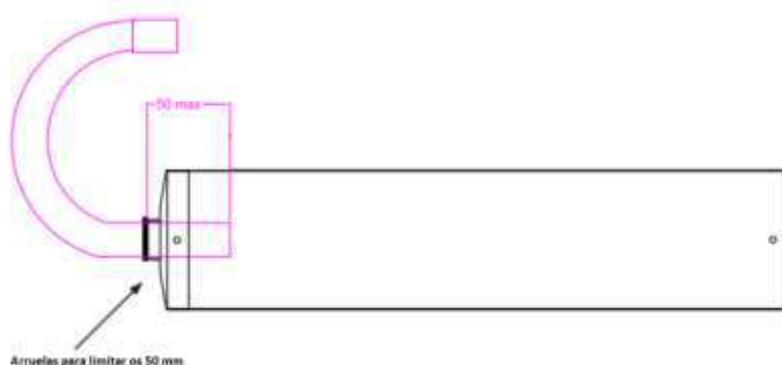
**6.2.7 MOTORI SEVEN:** modelo SEVEN L3 125 (34/M/09)

**6.2.8 ASPA Srl (Modena Engines):** modelos KK1 (1/M/21), MKZ (37/M/24)

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

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

**6.2.11 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA):** Marca ELTO, sem retrabalho e sem limite de tamanho. (CIK-FIA Technical Drawing N° 20)



**6.2.12 CARBURADORES:** Delorto VSHH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

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

**6.2.14 RELAÇÃO:** LIVRE.

**6.2.15 FLANGE:** LIVRE.

**6.2.16 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO:** Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice N° 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

**Método geral de medição do volume da câmara de combustão:**

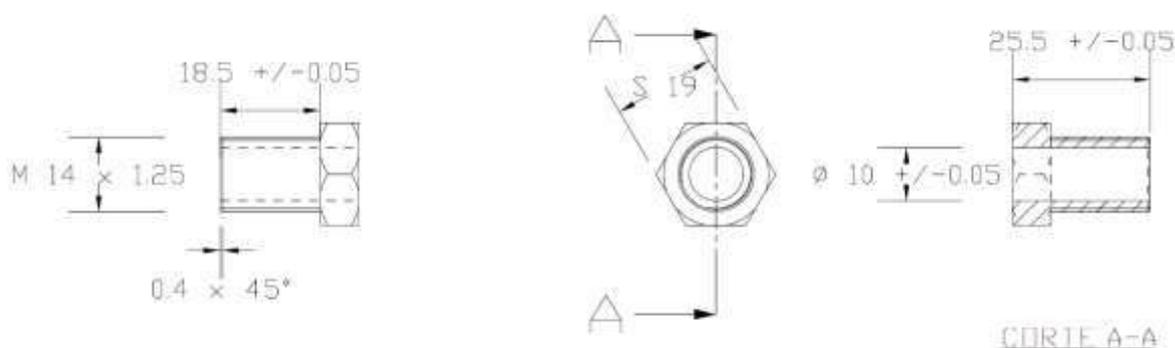
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

**Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:**

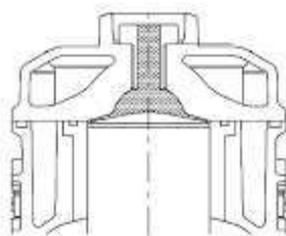
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de

combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

- Se houver dúvida quanto à legalidade do motor, o Método geral descrito anteriormente deverá ser realizado.



$$\text{Volume do Inserto} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$



É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

**6.2.17 PISTÃO:** Permitido utilizar qualquer pistão original dos fabricantes de motor autorizados, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

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

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

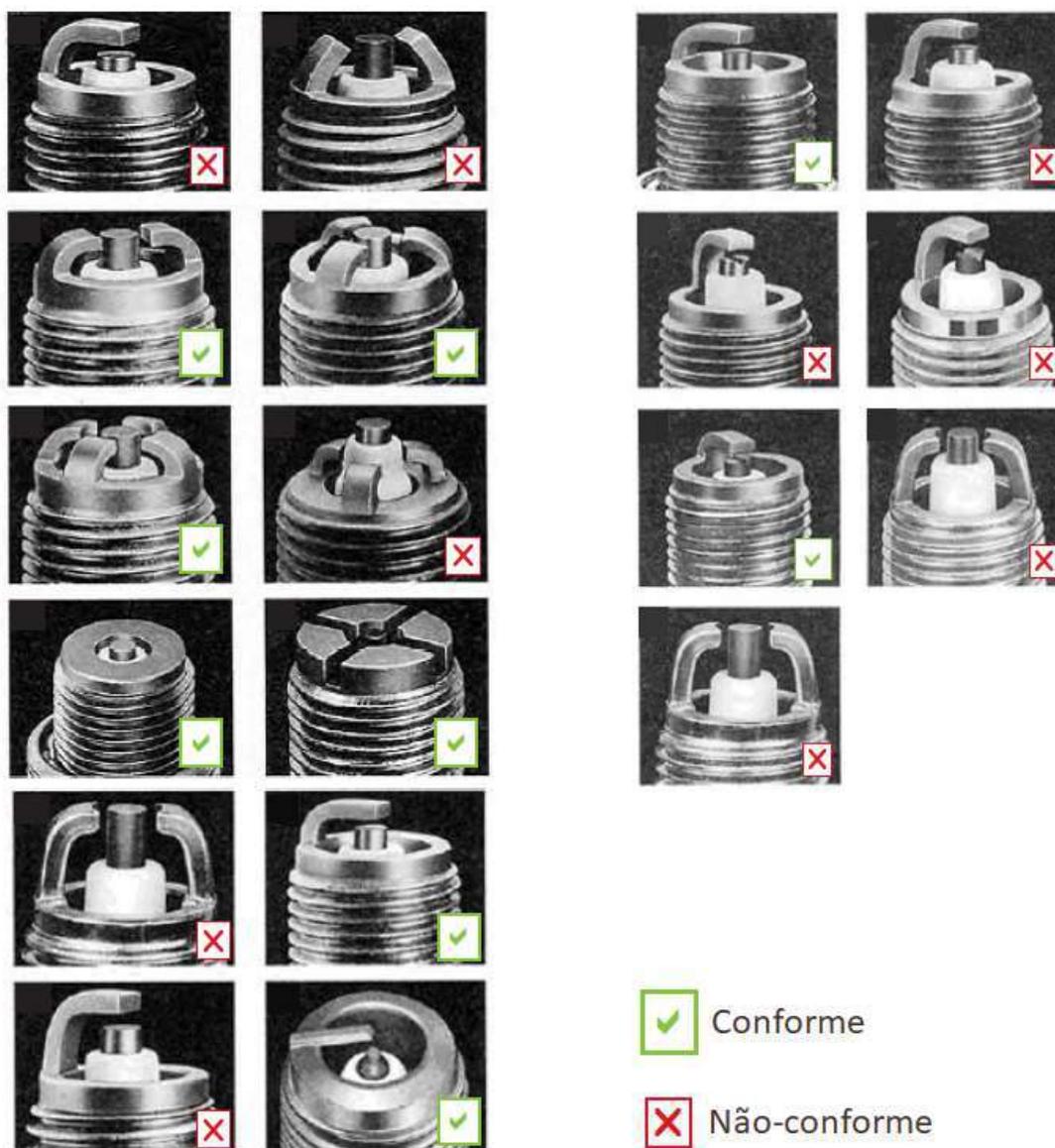
**6.2.20** Os itens não relacionados de motor deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

**6.2.21 FILTRO DE AR:** liberado o uso de filtros com homologação CIK-FIA e CBA.

**6.2.22 IGNIÇÃO – ANALÓGICA:** Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

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

**6.2.24 VELAS:** De produção em massa e originais sem retrabalho, que sigam o diagrama CIK/FIA anexo. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25.



**6.2.25 CÂRTER:** Preparação Livre



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

## **ART. 7º - PNEUS**

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

**7.1.1** 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.

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

**7.5 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

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

## **ART. 8º PARTICULARIDADES DA CATEGORIA**

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

**8.1.1** Pilotos com 02 advertências perderam 04 posições na próxima largada;

**8.1.2** Pilotos com 03 advertências largará em último colocado nas próximas baterias da etapa;

**8.1.3** Pilotos com 04 advertências suspensão por 02 etapas;

**8.1.4** Pilotos com 05 advertências suspensão por 04 etapas.

### **8.2 REGRA DE “CLAIMING”**

**8.2.1** Qualquer bobina de motor de piloto classificado nas três primeiras posições de uma etapa pode ser comprada por qualquer concorrente que tenha participado de pelo menos duas etapas na mesma categoria naquele ano, ou pela organização, ao final de qualquer etapa pelo preço da tabela de momento de uma peça nova acrescido de 25%. Recusa na venda da bobina vai resultar na desclassificação do concorrente do campeonato.



**8.2.2** O adequado FORMULÁRIO DE VENDA DE BOBINA PELA REGRA DE CLAIMING deve ser preenchido por escrito e entregue à Organização ANTES QUE AS VISTORIAS TÉCNICAS SEJAM FINALIZADAS. A Organização deverá avisar aos Comissários Técnicos que A BOBINA em questão, se não tiver sido escolhida para vistoria, deverá ser entregue na Sala de Vistoria, onde será retirada pelo comprador.

## **CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500**

### **ART. 1º - FORMATO DAS PROVAS**

#### **1.1 Etapas - 1ª, 2ª, 4ª, 5ª, 7ª e 8ª: SPRINT**

**1.1.1** 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 da 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.

**1.1.2 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. Os pilotos que estiverem em desvantagem de voltas terão todas as suas voltas recuperadas para a 2ª parte da prova. A relargada será feita 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)

**1.1.3 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).

**Bandeira Preta:** poderá voltar na segunda prova desde que troque o piloto

#### **1.2 Etapas – 3ª, 6ª, 9ª e Super-Final (10ª): ENDURANCE**

##### **1.2.1 TRAÇADOS:**

**1.2.1.1** 3ª Etapa - “OVAL com S”

**1.2.1.2** 6ª Etapa – “IDA E VOLTA”

**1.2.1.3** 9ª Etapa – “JOKER”



#### **1.2.1.4 10ª Etapa - "500 MILHAS".**

**1.2.2** Duração de 3:00h (três horas). Todas as equipes deverão executar 01 (uma) "volta de no mínimo 5 minutos" na primeira perna (aberta até 70 minutos de prova), 01 (uma) "volta de no mínimo 5 minutos" na segunda perna (aberta até 160 minutos de prova) e 01 parada obrigatória na neutralização de no máximo 8 minutos (na qual será permitido trocar de pilotos e abastecer) (que incluam três paradas nos boxes), que serão oficializadas pela cronometragem.

**1.2.3** 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.

#### **1.2.4 PENALIZAÇÃO:**

**1.2.4.1** 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).

**1.2.4.2** 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 – 10 voltas por parada não cumprida
- Se a equipe ainda realizar a parada mesmo após o limite – 02 voltas.

**1.2.4.3** A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua para de 10 minutos.

**1.2.4.4 DESOBEDIÊNCIA A BANDEIRA DE BOX:** se a equipe receber a bandeira preta com bola laranja ou qualquer outra ordem de parar nos boxes e não cumpri-la receberá uma penalização de acréscimo de 02 voltas, e o piloto que estiver no kart nesta ocasião receberá "Cartão Vermelho", não podendo mais participar desta prova.

**1.3 TOMADA DE TEMPOS:** 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.).

## **ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO**

### **2.1 PONTUAÇÃO:**



**2.1.1** As etapas **SPRINT** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV, item 7.1.2.** (Vencedor recebe 17 pontos).

**2.1.2** As etapas **ENDURANCE** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV, item 7.1.1.** (Vencedor recebe 34 pontos).

**2.2 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 2019, 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.

**2.3 PÓDIO** – Será efetuado conforme o somatório de pontos das duas pernas.

### **ART. 3º EQUIPES**

**3.1 Etapas SPRINT:** 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.

**3.2 Etapas ENDURANCE:** 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 SÊNIOR:** pilotos acima de 45 anos completos.



**5.1.3 PRO 500 RENTAL:** 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), Piloto Sênior de Kart B (PSKB) e PKI (Piloto de Kart Indoor)

**5.2** A pontuação e pódio serão divididos em PRO500, PRO500 Sênior, PRO500 Rental.

## **ART. 6° - 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 Sênior –** Placa PRETA com número BRANCO

**6.3.3 Pró 500 Rental –** VERMELHO com número BRANCO

## **ART. 7° - 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** Tanque 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 Pro500, Pro500 Sênior e Pro500 Rental : 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 acrescentados ao peso do kart na etapa seguinte).**

## ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS

9.1 **CHASSIS - Pro500, Pro500 Sênior e Pro500 Rental:** 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: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR(Danilo Rossi), KR(Kart Republic).

9.1.2 Para categoria Pró 500 Thunder liberado chassis THUNDER.

9.1.3 **EIXO:** Mega 1030(+/-2)mm comprimento, 2.5mm de espessura mínima, dureza 90 (+/-3).

9.1.4 **CUBO DE RODA:** Cubo traseiro de 90(+/- 1) mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, cubo dianteiro de 90(+/- 1) mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço, para-choque traseiro de plástico homologado CIK/FIA e/ou CBA ou de aço com abas protetoras das rodas traseiras.

9.1.4.1 Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. Os demais equipamentos serão de livre procedência.

9.1.5 Nenhuma alteração será permitida em sua estrutura original, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível.

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.

### 9.3 RELAÇÃO

**9.3.1** Coroa 41 dentes

**9.3.2** Pinhão de 13 dentes. (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada equipe 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.

**9.3.3** Liberada o uso da embreagem Point Car, modelo F4/JR1P homologado CBA.

**9.3.4** Liberadas as embreagens homologadas CBA.

**9.3.5** Passo 428 (moto)

**9.4 FILTRO DE AR:** Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização) e especial para chuva nesta condição (modelo fornecido pela organização). É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus WT. A constatação da ausência do filtro de chuva em qualquer balança resultará em Time Penalty de 1 minuto. A reincidência resultará na exclusão da equipe.

**9.4.1** 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:



### ART. 10 ° 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 REGRA DE “CLAIMING”:**

**12.1** Os eixos dos seis primeiros colocados da PRO500 (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.

**12.2** 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.

**12.3** 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.

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

**12.5** Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2019.

## **ART. 13º SUPORTE DE SENSOR**

**13.1** 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. 14º PNEUS

**14.1** MG especificação HZi (“Vermelho”), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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

**14.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## CAPÍTULO XVIII – Internacional OK

### ART. 1º - PROVA

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

### ART. 2º - CATEGORIA

**2.1** Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva.



## **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

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

**3.2 CORES DAS PLACAS:** Placa amarela com números pretos.

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

## **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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

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

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso **158 Kg**.

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

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



## ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

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

**6.1.1 EIXO TRASEIRO:** Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

**6.1.2 CUBOS DE RODA:** Livres.

**6.2 MOTOR:** Da marca IAME, homologado CIK/FIA e registrado na CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Alugado e sorteado por RBC Preparações.

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

**6.3.1** NGK B9 EGV;

**6.3.2** NGK B10 EGV;

**6.3.3** NGK BR10EG;

**6.3.4** NGK BR10EV;

**6.3.5** DENSO IW27;

**6.3.6** DENSO IW31;

**6.3.7** BOSCH W07 CS;

**6.3.8** BOSCH W08 CS;

**6.3.9** NGK B105 EGV;

**6.3.10** NGK BR9EIX Iridium;

**6.3.11** NGK BR10EIX Iridium.

**6.4 CARBURADOR:** – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.

**6.5 FLANGE:** Original do motor homologada CIK/FIA, e registrada na CBA, sem retrabalho.

**6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.

**6.7 ESCAPAMENTO:** – Deverá ser homologado CIK/FIA e registrado na CBA, para a categoria.

**6.8 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CIK/FIA e registrado na CBA.

**6.9 JUNTAS:** Livres, espessura máxima 2mm.

**6.10 PIRÂMIDE:** Deverá apresentar a marca do fabricante.



## **6.11 RELAÇÃO**

**6.11.1 Pinhão: 11 dentes.**

**6.11.2 Coroa: Livre CONFIRMAR RELAÇÃO E VELA**

**6.12 IGNIÇÃO:** Será opcional ignição digital com corte.

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

## **ART. 7º - PNEUS**

**7.1** MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

**14.4 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## **CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER ROK**

### **ART. 1º - PROVA**

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

**1.2** Na data 10/08/19 será realizado o Rok Cup Festival, 3ª edição, o evento será composto por 01 (uma) tomada de tempos, 02 (duas) baterias classificatórias, 01 (uma) pré-final e 01 (uma) bateria final.

**1.2.1 TOMADA DE TEMPOS** – Haverá uma tomada de tempos de 06 minutos.

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

**1.2.3 FORMAÇÃO DE GRID:**



**1.2.3.1** No caso de existirem pilotos sem registro na Tomada de Tempos cronometrados, estes serão colocados no final do grid. Havendo mais de um piloto nestas condições, o posicionamento no grid de largada será feito por ordem crescente dos números de competição.

**1.2.3.2** Pilotos desclassificados por motivo técnico ou desportivo na Tomada de Tempos serão colocados no final do grid. Havendo mais de um piloto nestas condições serão consideradas as circunstâncias e momento em que a causa das punições ocorreu. Pilotos nesta condição têm precedência sobre aqueles que não fizeram tomada de tempos.

**1.2.3.3** A formação do grid da Final será baseada nas posições obtidas na Pré-Final.

#### **1.2.4 REGRAS DESPORTIVAS:**

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

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

#### **1.2.4.3 NEUTRALIZAÇÃO:**

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

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

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

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

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

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

#### **1.2.5 PONTUAÇÃO**

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

**1.2.5.2** Para definição de pontos da vaga para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, os pilotos receberão uma pontuação para a Pré final e Final conforme Artigo 7º item 7.1.2 deste regulamento.

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



**1.2.5.4 PONTO BÔNUS** - Ao final do evento a classificação conforme somatória de pontos, da pré-final e final conforme item 1.2.5.2, 1.2.5.4 e pontos extras item 1.2.5.9., indicará a posição e pontuação do piloto conforme Artigo 7º item 7.1.5. Estas novas pontuações serão as consideradas para a somatória que determinará o Campeão para recebimento da vaga para o ROK CUP INTERNACIONAL FINAL 2019.

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

### **1.2.6 PREMIAÇÃO**

**1.2.6.1** Será atribuída 01 (um) vaga no ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, a ser realizado em Lonato, Itália, no mês dias 08 a 12 de Outubro de 2019, para o piloto GERAL com maior número de pontos no somatório das Copas Verão, Inverno e ROK-CUP Festival.

**1.2.6.2** Será atribuído 01 (um) kit composto de inscrição, combustível da semana e pneus de prova (2 jogos) para o ROK in RIO, a ser disputado em Las Vegas entre 28/10 a 02/11 para piloto SUPER-SENIOR com maior número de pontos no somatório das Copas Verão, Inverno e ROK-CUP Festival.

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

**1.2.6.3** Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2019, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

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

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

**1.2 PONTUAÇÃO DO ROK CUP FESTIVAL PARA A CSPKGV 2019:** a etapa em que ocorrer a ROK Cup Festival contará pontos como uma prova de duas baterias, seguindo o resultado das baterias Pré-Final e Final.

**ART. 2º - CATEGORIA:** Pilotos portadores de licença de piloto, PGK, PSK-B, PSK-A ou PNK.

**2.1 SHIFTER ROK SENIOR:** pilotos entre 30 e 44 anos completos.

**2.2 SHIFTER ROK SUPER-SÊNIOR:** pilotos acima de 45 anos completos

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

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

**3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SR (SHIFTER



ROK) na cor preta com traço de 08mm.

### **3.2 CORES DAS PLACAS**

**SHIFTER ROK:** Placa amarela com números pretos.

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

### **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

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

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

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

### **ART. 5º - PESO**

**5.1 SHIFTER ROK SENIOR:** 190 kg

**SHIFTER ROK SUPER-SÊNIOR:** 190 kg

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

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

### **ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR**

**6.1 CHASSIS E FREIOS:** Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil -

lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) (“pinças”), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

**Chassis e freios devem ser utilizados conforme suas Fichas de Homologação CIK/FIA OU CBA. Qualquer alteração em suas características que não corresponda ao constante na FH poderá acarretar na desclassificação do concorrente.**

**6.1.1 EIXO :** O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável.–Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)

**6.1.2 PÁRA-CHOQUES:** Será obrigatória a utilização de pára-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

**6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), CRG e KR (Kart Republic).

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

**6.2 MOTOR: A SHIFTER ROK** é restrita somente aos motores Vortex ROK SHIFTER., respeitando sua Ficha de Homologação (**ART. 8º** ou **link em [www.kartodromogranjaviana.com.br](http://www.kartodromogranjaviana.com.br)**).

**Todas as peças de motor devem ser originais VORTEX deste modelo. Os motores ou acessórios NÃO podem ser modificados em seu formato, conteúdo ou função que difira do seu conceito original. É proibido acrescentar ou retirar material ou qualquer componente que não aqueles indicados na Ficha de Homologação ou adendo oficial a este regulamento.**

**6.2.1 RELAÇÃO (pinhão e corôa):** Livre.

**6.2.2 Relações de marcha internas ao motor:** conforme Ficha de Homologação;

**6.2.3 VELA:** original do motor obrigatória vela única NGKB10EG. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25





### **6.3 FILTRO DE AR:** Homologado CBA

**6.3.1 PALHETA:** original do motor, espessura de 0,24 a 0,26mm

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

## **ART. 7º - PNEUS**

**7.1** MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

**7.2 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

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

## **ART. 8º - FICHA DE HOMOLOGAÇÃO MOTOR VORTEX SHIFTER ROK**

**SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE**

**IDENTIFICATION SHEET**

**FICHE D'IDENTIFICATION**

La presente scheda di identificazione riproduce descrizioni, illustrazioni e dimensioni del motore SHIFTER ROK per l'utilizzo nel PROGETTO SHIFTER ROK CUP riconosciuto dall'ACI CSAI.

This Identification Sheet reproduces descriptions, illustrations and dimensions of the SHIFTER ROK engine to be used in the SHIFTER ROK CUP PROJECT recognised by the ACI CSAI.

La présente Fiche d'Identification reproduit descriptions, illustrations et dimensions du moteur SHIFTER ROK utilisé dans le SHIFTER ROK CUP PROJECT reconnue par la ACI CSAI.



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

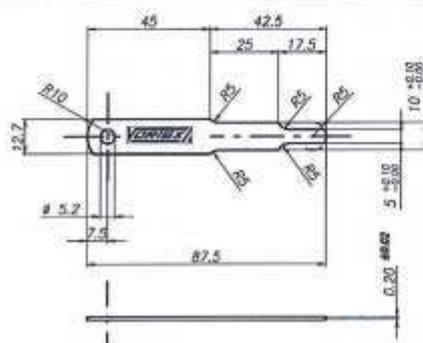
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

# SHIFTER ROK 2017

**OGNI AGGIUNTA O ASPORTAZIONE (raccordatura, lucidatura, ecc.) DI MATERIALE RISPETTO AI PEZZI ORIGINALI E' PROIBITA  
EVERY MATERIAL ADDING OR REMOVAL (mashing, burnishing, etc.) FROM ORIGINAL COMPONENTS IS FORBIDDEN  
CHAQUE AJOUTES OU ENLEVEMENT (usinage, polissage, ecc.) DES MATERIAUX PAR RAPORT AUX PIECES ORIGINAUX EST  
INTERDITE**

ALESAGGIO ORIGINALE	ORIGINAL BORE	ALESAGE D'ORIGINE	53.90 mm
ALESAGGIO MASSIMO	MAX ALLOWED BORE	ALESAGE MAXIMUM	54.08 mm
CORSA	STROKE	COURSE	54.5 ±0.2mm
CILINDRATA ORIGINALE	ORIGINAL DISPLACEMENT	CAPACITE' D'ORIGINE	124.360 cc
CILINDRATA MASSIMA	MAXIMUM DISPLACEMENT	CAPACITE' MAXIMUM	126.000 cc
INTERASSE FORI BIELLA	CONROD HOLES INTERAXLE	ENTRAXE DE LA BIELLE	110±0.2 mm
SVILUPPO DEL CILINDRO	CYLINDER DEVELOPEMENT	DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE	



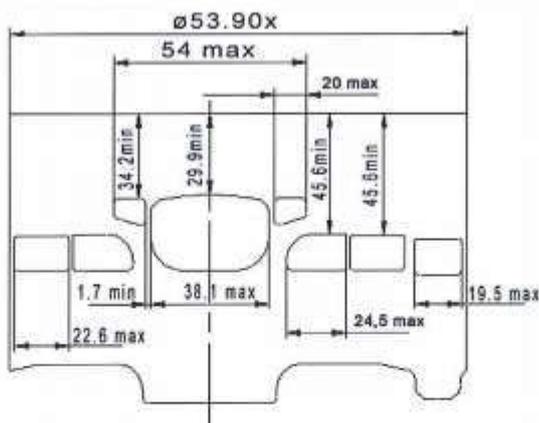
L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 5 mm. (come disegno di fianco)

The exhaust angular reading must be measured with a 0,20 mm thick and 5 mm wide wedge. (see drawing beside).

L'angle d'échappement doit être mesuré avec une cale de 0,20 mm d'épaisseur et de 5 mm de largeur. (voir dessin à côté).

SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT	197° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	182° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS	130° MAX
TRAVASI SECONDARI	SECONDARY TRANSFERS	TRANSFERES SECONDAIRES	130° MAX

MISURE CORDALI  
CHORD READINGS  
LECTURES CORDALE



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. C-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

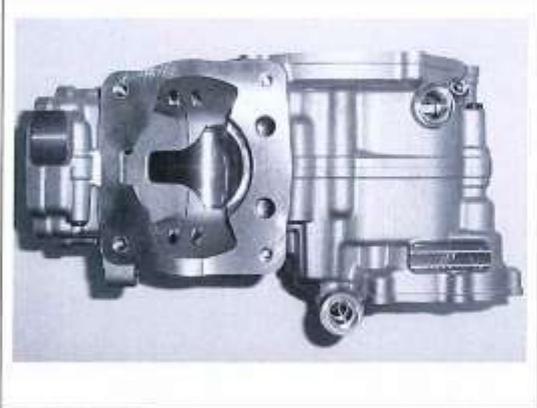
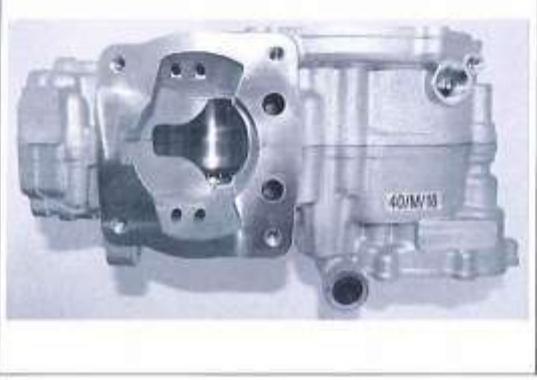
LUNGHEZZA CANALE DI SCARICO EXHAUST DUCT LENGTH LONGUEUR DU CANAL D'ÉCHAPPEMENT		
	ANGOLO $\alpha$ in ° ANGLE $\alpha$ en ° ANGLE $\alpha$ IN	L minima en l in mm L minimum en l in mm L minimum en l in mm
	72° +/-1°	47 mm
<p>La mesure L min. sera le résultat de la valeur relevée sur le moteur de référence moins 5 mm. The L min. dimension will be the result of the value taken on the reference engine minus 5 mm.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>A : Guide-centreur se centrant par rapport au canal d'échappement par les vis de fixation du collecteur d'échappement, ayant une épaisseur totale de 20 +/- 0,05 mm et étant percé en son centre d'un trou de diamètre 5 mm, alésé H7.</li> <li>A : Centring guide centred in relation to the exhaust duct by the exhaust manifold fixation screws, with a total thickness of 20 +/- 0,05 mm and being drilled in its centre by a hole with a 5 mm diameter, H7 bore.</li> <li>B : Jauge de contrôle composée d'une tige de diamètre 5g6 ayant à son extrémité un rayon de 2,5 mm et d'une longueur = L min + 20+10.</li> <li>B : Control gauge composed of a shaft with a 5g6 diameter having a 2.5 mm radius at its end and a length = L min + 20+10.</li> </ul>		

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.  
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.  
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.**  
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



## SHIFTER ROK 2017



FOTO DEL CARTER ( LATO GUARNIZIONE ) PHOTO DU CARTE( CÔTÉ JOINT ) PHOTO OF THE SUMP ( GASKET FACE )	FOTO DI UNA PARTE INTERNA DEL CARTER PHOTO D'UNE PARTIE INTÉRIEURE DU CARTER PHOTO OF AN INTERNAL PART OF THE SUMP
	
	

**Attenzione : TUTTE LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

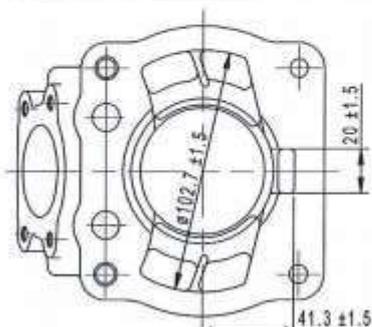
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



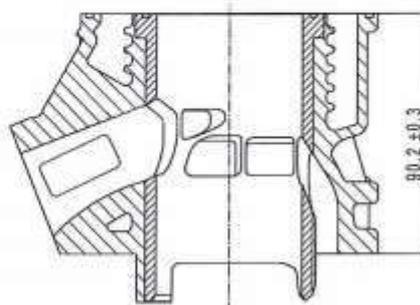
# SHIFTER ROK 2017

DESCRIZIONE: CILINDRO CON CANNA IN GHISA  
DESCRIPTION : CYLINDER WITH CAST IRON LINER  
DESCRIPTION : CYLINDRE AVEC CHEMISE EN FONTE

BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PIED DU CYLINDRE



SEZIONE DEL CILINDRO  
CYLINDER SECTION  
COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE



BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PIED DU CYLINDRE



CONDOTTO DI SCARICO  
EXHAUST DUCT  
CONDUITE D'ECHAPPEMENT



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

# SHIFTER ROK 2017

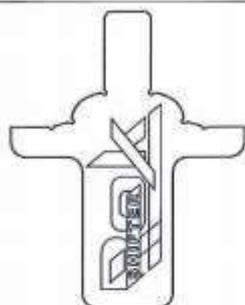
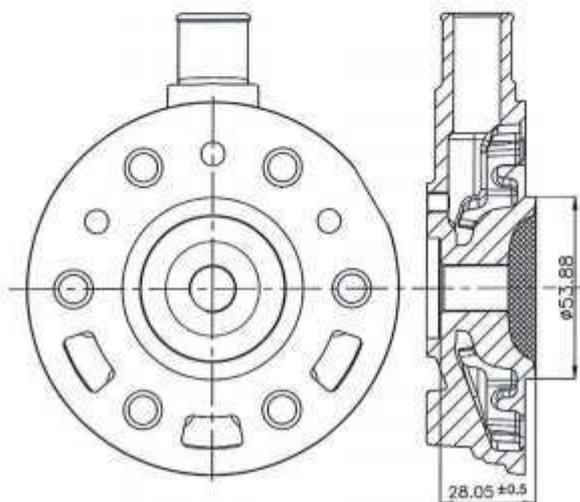
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE  
CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER  
CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION

VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO : MINIMO MISURATO AL BORDO SUPERIORE DELL'INSERTO CIK/FIA 13 cc Min

COMBUSTION CHAMBER VOLUME : MINIMUM MEASURED AT THE TOP EDGE OF THE CIK/FIA INSERT 13 cc Min

VOLUME CHAMBRE DE COMBUSTION : MINIMUM MESURE AU BORD SUPERIEUR DU INSERT CIK/FIA 13 cc Min

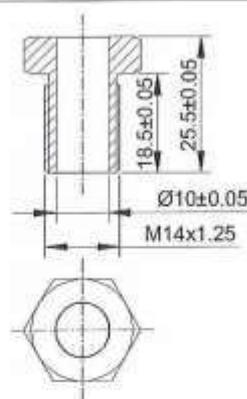
SQUISH THICKNESS - SQUISH - EPESSEUR DE SQUISH : 1,15mm Min



DIMA CONTROLLO PROFILO CAMERA DI COMBUSTIONE

TEMPLATE FOR CHECKING THE COMBUSTION CHAMBER PROFILE

GABARIT POUR LA VERIFICATION DU PROFIL DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION



INSERTO CANDELA  
PER CONTROLLO  
VOLUME CAMERA DI  
COMBUSTIONE

SPARK PLUG INSERT  
FOR COMBUSTION  
CHAMBER VOLUME  
CHECK

INSERT DE BOUGIE  
POUR LE CONTROLE  
DU VOLUME DE LA  
CHAMBRE DE  
COMBUSTION

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

## PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela ( verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela ( L'inserto stretto sulla testata, non dovrà oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Esso dovrà essere fissato sulla testata nello stesso ed identico modo come era fissata la candela di 18,5mm)
- Rendere stagno con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferica del cilindro
- Mettere il pistone a punto morto superiore e bloccare l'albero motore
- Asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso
- Assicurarci che il motore sia in piano
- Fare rimontare la testata e stringerla alla coppia di serraggio definita dal Costruttore
- Con una buretta di laboratorio graduata ( meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione ( con una miscela del 50% di olio utilizzato per fare la miscela e il 50% di carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto
- Il volume allora misurato dovrà corrispondere al volume minimo della camera di combustione indicato nella scheda di identificazione del motore stesso

## PROCEDURE USED TO MEASURE THE VOLUME OF THE COMBUSTION CHAMBER

- Disassemble the engine from the chassis
- Wait until the temperature is ambient temperature
- Disassemble the cylinder head in order to verify the projection of the sparking plug inside the combustion chamber.
- Disassemble the sparking plug ( verify the height of 18,5mm)
- Screw the "INSERT" at the place of the sparking plug (The insert on the cylinder head has not to overpass the superior part of the combustion chamber. It has to be fixed on the cylinder head in the same way the sparking plug of 18,5mm was fixed)
- Make it air tight and water tight with grease the upper part of the piston and the cylinder device
- Raise up the piston and stop the crankshaft
- Dry up the excess of grease
- Be sure that the engine is on a flat surface
- Move up the cylinder head and tighten it to clamping forces defined by the manufacturer.
- Fill up the combustion chamber (with a mixture composed by 50% of the oil used to make the mixture and the 50% of the fuel) using a graduated burette (mechanical or electrical) until the upper border of the insert.
- The measured volume must show a value which is complying with the minimum combustion chamber volume set on the engine identification sheet concerned.

### Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

### Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

### Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

# SHIFTER ROK 2017

<p>PISTONE PISTON PISTON</p> <p>PESO WEIGHT POID 118 g / ±5g</p>	<p>SPINOTTO PISTONE PISTON PIN AXE DE PISTON</p> <p>PESO WEIGHT POID 30 gr Min</p>	<p>PISTONE PISTON PISTON</p> <p>Obbligatorio avere il pistone marchiato VORTEX di fusione come in figura Mandatory to have the brand VORTEX cast piston as shown in the picture Obligatoire d'avoir le piston en fonte marque VORTEX comme sur la figure</p>
<p>ALBERO MOTORE CRANKSHAFT VILEBREQUIN</p> <p>PESO COMPLETO COMPLETE WEIGHT POID COMPLETE 2165 ±10 gr.</p>		

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.  
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.  
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**  
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. C-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

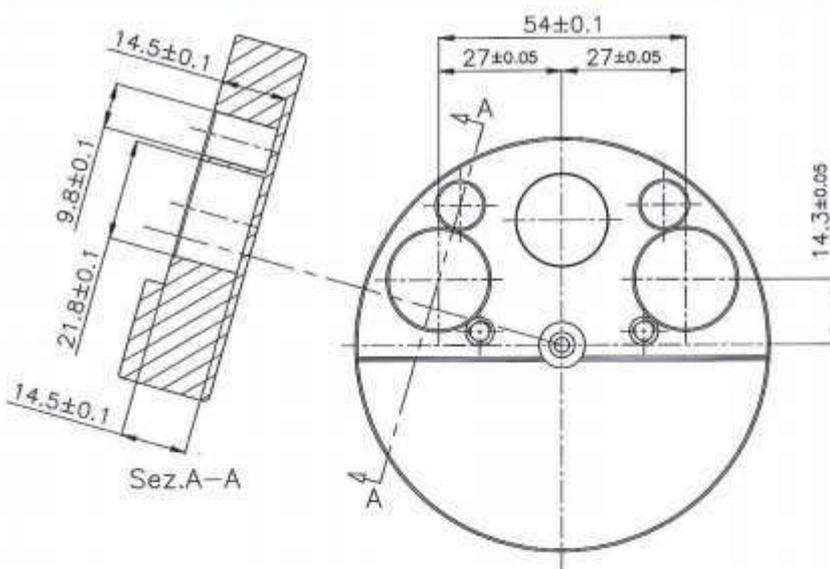
# SHIFTER ROK 2017

<p>ASSE D' ACCOPIAMENTO CRANKSHAFT CRANKPIN AXE DE VILLEBREQUIN</p> <p>PESO WEIGHT POID <b>111 ±1gr</b></p>	<p>BIELLA CONROD BIELLE</p> <p>PESO WEIGHT POID <b>125 ±5gr</b></p>
<p>FOTO DELLA BIELLA PICTURES OF CONROD PHOTO DE LA BIELLE</p>	<p>FOTO DELL'ALBERO MOTORE PICTURE OF CRANKSHAFT PHOTOS DE VILEBREQUIN</p>

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.  
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.  
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**  
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

## SHIFTER ROK 2017

FOTO DELL'ALBERO MOTORE EVIDENZIANDO MASSE PER EQUILIBRATURA  
 PICTURE OF CRANKSHAFT WITH THE BALANCER  
 PHOTOS DE VILEBREQUIN AVEC EQUILIBRAGE



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

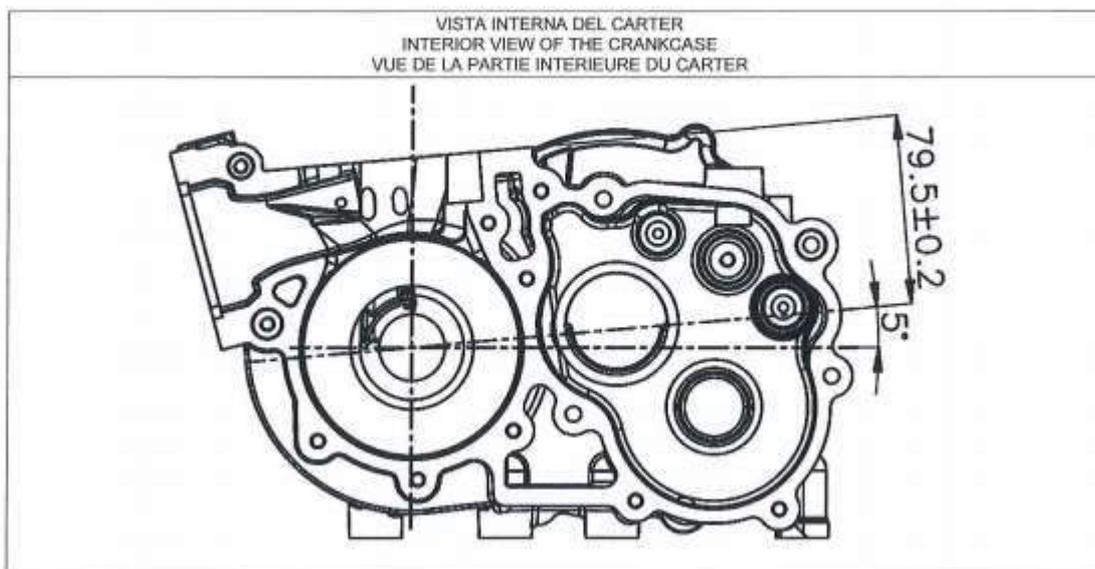
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

## SHIFTER ROK 2017



**Attenzione : TUTTE LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

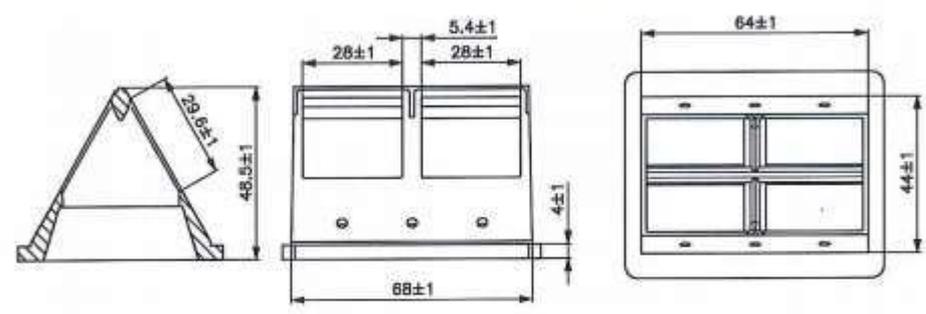
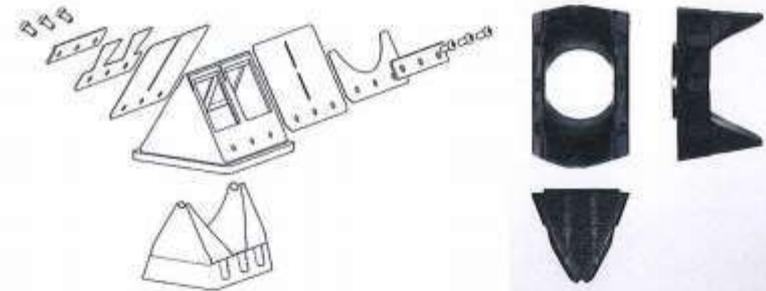
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

DISEGNO DEL PACCO LAMELLARE MOD. 2016  
DESSIN DE LA BOÎTE À CLAPETS MOD. 2016  
TECHNICAL OF THE REED VALVE MOD. 2016



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.  
**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.  
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**  
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

CAMBIO GEARBOX BOÎTE DE VITESSES			
<b>Coppia primaria / Primary coupling / Couple primaire</b>			<b>Z17/67</b>
Rapporti cambio Gearbox ratios Rapports de boîte de vitesses			
Marcia	Albero primario	Albero secondario	Letture dei valori ottenute dopo tre giri del motore
Vitesse	Arbre primaire	Arbre secondaire	Relevé des valeurs obtenues après trois tours moteur
Gear	Primary shaft	Secondary shaft	Reading of values obtained after three engine revs
1 <sup>ère</sup> /1 <sup>st</sup>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>108.2°</b>
2 <sup>e</sup> /2 <sup>nd</sup>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>151.2°</b>
3 <sup>e</sup> /3 <sup>rd</sup>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>183.1°</b>
4 <sup>e</sup> /4 <sup>th</sup>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>224.2°</b>
5 <sup>e</sup> /5 <sup>th</sup>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>262.1°</b>
6 <sup>e</sup> /6 <sup>th</sup>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>296.0°</b>

COME DA ART. 2.PAR. 16.7 DEL REGOLAMENTO TECNICO CIK/FIA, A DISCREZIONE DEI COMMISSARI TECNICI E' AMMESSO SCAMBIARE I SISTEMI DI ACCENSIONE DEI CONCORRENTI CON SISTEMI FORNITI DAGLI ORGANIZZATORI (DELLO STESSO MODELLO OMOLOGATO)

AS PER ART.2, PAR. 16.7 OF THE CIK/FIA TECHNICAL REGULATIONS, ON DECISION OF THE STEWARDS, IT WILL BE AUTHORISED TO INTERCHANGE ENTRANTS' IGNITION SYSTEMS FOR THE SYSTEMS SUPPLIED BY THE ORGANISERS (SAME HOMOLOGATED MODELS)

COMME DU ART 2, PAR. 16.7 DU REGLEMENT TECHNIQUE CIK/FIA, SUR DECISION DES COMMISSAIRES SPORTIFS, IL SERA POSSIBLE D'INTERCHANGER L'ALLUMAGE DES CONCURRENTS CONTRE CELUI FOURNI PAR LES ORGANISATEURS (MEMES MODELES HOMOLOGUES).

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

## SHIFTER ROK 2017

ACCENSIONE PVL	105 458	54/A/18
IGNITION PVL	105 458	54/A/18
ALLUMAGE PVL	105 458	54/A/18



SARA' CONSENTITO SOLO L'UTILIZZO DI BOBINE MARCHIATE, COME BEN VISIBILE NELLE FIGURE SOPRA RIPORTATE.

USE OF COILS MARKED WILL BE ALLOWED, AS MENTIONED IN THE ABOVE PICTURES.

IL SERA PERMIS L'UTILISATION DES BOBINES MARQUES, COMME BIEN VISIBLE DANS LES ILLUSTRATION CI-DESSUS REPORTES.

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

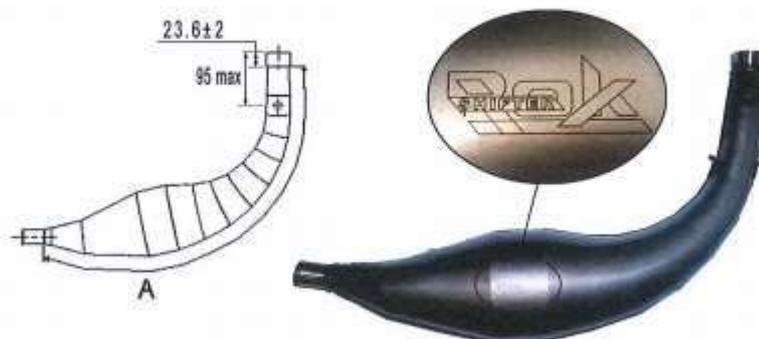
**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

# SHIFTER ROK 2017

MARMITTA MARCHIATA VORTEX-SHIFTER-ROK  
EXHAUST MUFFLER VORTEX- SHIFTER-ROK SEALED  
POT D'ECHEPAMENT MARQUE VORTEX-SHIFTER ROK

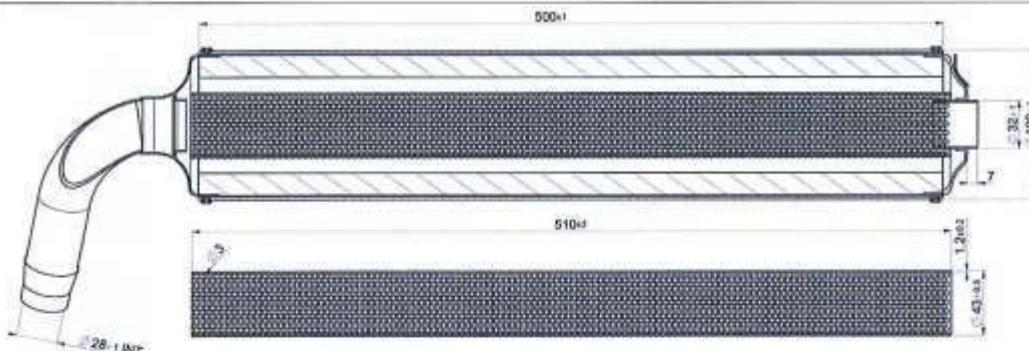
MISURA COLLETTORE COMPRESA SALDATURA  
DIMENSION OF COLLECTOR INCLUDING WELDING  
DIMENSION COLLECTEUR COMPRIS SOUDAGE



MISURA CORDALE ESTERNA      A = 765 ± 5 mm  
EXTERNAL CHORD READING      A = 765 ± 5 mm  
LECTURE CORDALE EXTERIEURE    A = 765 ± 5 mm

PESO  
WEIGHT  
POIDS  
**1505 ± 5%**

SILENZIATORE MARCHIATO SHIFTER ROK E COMPONENTI 2016  
SILENCER SHIFTER ROK SEALED AND COMPONENTS 2016  
SILENCIEUX MARQUE ET SES ELEMENTS 2016



**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. C-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

<p>RACCORDO MARMITTA SILENZIATORE SILENCER-MUTTLER BENT PIPE COURBE-POT SILENCIEUX</p>	<p>GUARNIZIONE SCARICO EXHAUST GASKET ÉCHAPPEMENT JOINT</p>
<p>COLLETTORE DI SCARICO EXHAUST MANIFOLD COLLECTEUR ÉCHAPPEMENT</p>	

±

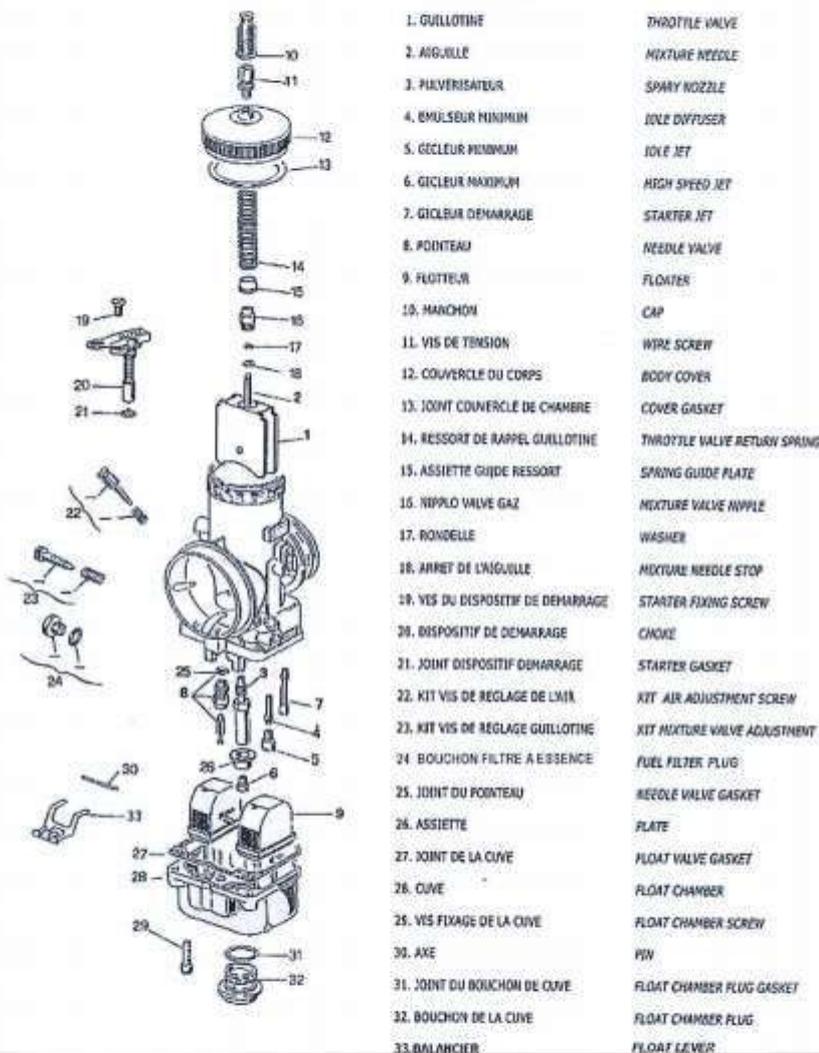
**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.**  
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

CARBURATORE E COMPONENTI  
CARBURETTOR AND COMPONENTS  
CARBURATEUR ET SES ELEMENTS

## DELL'ORTO VHS 30



LE REGOLAZIONI DEL CARBURATORE SONO CONSENTITE PURCHE' SI UTILIZZINO SOLO PARTI ORIGINALI DELL'ORTO  
THE CARBURETTOR ADJUSTMENTS ARE ALLOWED ONLY EMPLOYING ORIGINAL DELL'ORTO PARTS  
LE REGLAGES DU CARBURATEUR SONT ADMIS A CONDITION QU'ON UTILISE SEULEMENT DES PARTIES ORIGINELLES  
DELL'ORTO

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

## SHIFTER ROK 2017

POMPA BENZINA DELL'ORTO, cod. 11023  
DELL'ORTO FUEL PUMP, code 11023  
POMPE D'ESSENCE DELL'ORTO, code 11023



**Tutti i sistemi meccanici, manuali, elettronici ed ogni altro tipo di sistema forzato, sono vietati. E' ammesso come solo ed unico sistema per l'alimentazione, la pressione atmosferica. Ciò significa che è possibile utilizzare 1 (una) "pompetta d'alimentazione" di tipo pneumatico tra serbatoio e carburatore: Tale "pompetta" deve restare strettamente ORIGINALE.**

**VIETATO MONTARE QUALSIASI TIPO DI RUBINETTO, RACCORDO CALIBRATO, ED ALTRO DISPOSITIVO tra alimentazione e ritorno/recupero, sui tubi del carburante.**

**E' AMMESSO L'IMPIEGO DEI SOLI TUBI.**

**Tra serbatoio e pompa carburante è consentito montare 1 (uno) solo filtro carburante.**

**Any mechanical, manual or electronic system as well as any other kind of device is forbidden. Concerning the fuel supply, the only system admitted includes atmospheric pressure. It means that it is allowed to employ 1 (one) pneumatic "fuel pump", located between tank and carburettor: the "pump" must always be ORIGINAL.**

**IT IS FORBIDDEN TO EMPLOY ANY OTHER KIND OF SPIGOT, JUNCTION, OR SIMILAR DEVICES between the supply and the return/collection, on the fuel pipes.**

**IT IS ADMITTED TO EMPLOY PIPES, ONLY.**

**Between tank and fuel pump it is allowed to mount only 1 (one) fuel filter.**

**Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

**Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

**Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

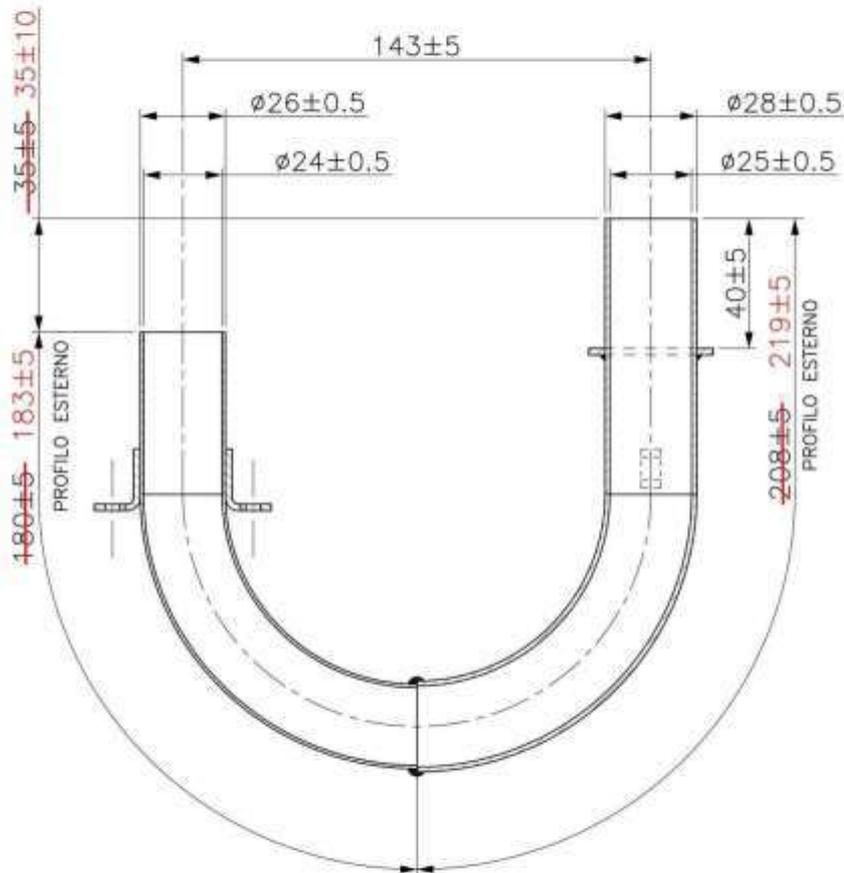
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou la fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

# SHIFTER ROK 2017

RACCORDO MARMITTA SILENZIATORE  
 SILENCER-MUTTLER BENT PIPE  
 COURBE-POT SILENCIEUX

## ERRATUM Pag.16

In **rosso** le misure aggiornate, annulla e sostituisce.



Roma li, 07/02/2017, con applicazione immediata

Via Salaria 33 - 00199 Roma (RM)