RESUMO DOS REGULAMENTOS DESPORTIVO E TÉCNICO

CATEGORIA ROK-CUP

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS

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 1º 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.

10.8 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 ultimo 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. 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. 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. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

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

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

CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 32º - VALIDADE

32.1 Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros

comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com 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:
34.1.2 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:

35.3.2 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.

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.

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 X – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP

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, os pilotos sairão para tomada conforme ordem do campeonato Copa São Paulo de Kart KGV 2019.
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 7.1.3. 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 , nos 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 TODAS AS CATEGORIAS ROK podem ser disputadas por duplas de pilotos, que

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

2.6 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 especifico 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). Os motores deverão ser usados e operados no formato em que são fornecidos pelo fabricante. Nenhuma modificação de componentes ou substituição por similar de outra marca é permitida, a menos que haja autorização explícita prevista em

Adendo Oficial.

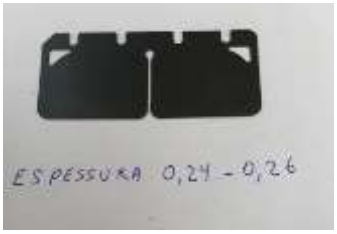
6.2.2 COROA: Livre

6.2.3 PINHÃO: 11 dentes

6.2.4 VELA: obrigatória vela única NGKB10EG

6.2.5 PONTO DE IGNIÇÃO: 3±1

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



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

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

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

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

6.2.11 Os Comissários Técnicos têm 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

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO

CBA-01/SA/13

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA

SILENCIADOR DE admissão (INLET SILENCER)

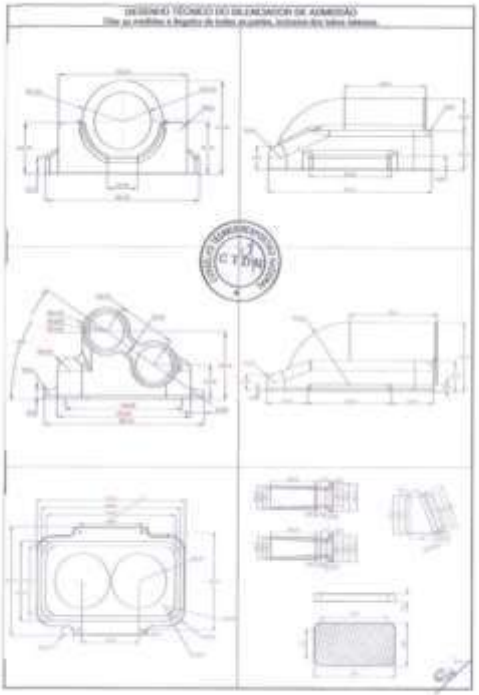
RBC Preparações de Motores Ltda

RBC

R2

CBA-01/SA/13

3 Anos + 1 de Carência



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 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 possam tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.