



REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS

10.1 A duração de cada prova será de, aproximadamente:

10.1.1 MIRIM/ CADETE – CADETE ROOKIE: Serão realizadas 2 (duas) provas de 17km/15 minutos. O grid de prova para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1.

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

10.2.1 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.

10.2.2 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.

10.2.3 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. 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. 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 – 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 LIGA, 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. 34º - 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: 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 em cada prova da etapa em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições (caso o jogo de pneus seja destinado a 3 etapas).

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.

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 em cada prova em que participar 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 prova da etapa.

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. 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. 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 – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em 2 (duas) provas. A duração das provas 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 2012 a 2013, portadores de licença PMK da CBA

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 Placa amarela, número preto.



3.2 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 M (PMK) na cor preta com traço de 8mm.

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 com combustível próprio, comprado do KGV. A organização se reserva o direito de vistoriar o combustível utilizado por qualquer competidor, a qualquer momento da programação e, identificada alguma irregularidade, exigir a troca ou desclassificá-lo.

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 externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm 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 regulação 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: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi, ou da marca Douglas, em alumínio.

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

6.1.5 MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.

6.1.6 ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø 35 x 72.

6.1.7 Serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.

6.1.8 Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea g deste inciso.

6.2 MOTOR: Marca Honda, 4 tempos, 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 Será sorteado 1 motor para os treinos livres 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 1ª prova (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 CORÔA: somente de 66 dentes, contínuos, equidistantes, uniformes. Apenas 1 corôa instalada no suporte.

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: Dois 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).. 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 1 (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 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 IV – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em 2 (duas) provas. A duração das provas 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 2009 a 2011.

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

ART. 3º - NUMERAÇÃO



3.1 Placa amarela, número preto.

3.2 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 C (PCK) na cor preta com traço de 8mm.

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 com combustível próprio, comprado do KGV. A organização se reserva o direito de vistoriar o combustível utilizado por qualquer competidor, a qualquer momento da programação e, identificada alguma irregularidade, exigir a troca ou desclassificá-lo.

ART. 5º - PESO

5.1 Mínimo de **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 externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

6.1.2 MANGAS DE EIXO:

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

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



- 6.1.2.3** Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- 6.1.3 RODAS:** Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi, ou da marca Douglas, em alumínio.
- 6.1.4 CUBO DE RODA:** Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- 6.1.5 MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO:** Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
- 6.1.6 ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO:** Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø 35 x 72.
- 6.1.7** Serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
- 6.1.8** Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea g deste inciso.
- 6.2 MOTOR:** Marca Honda, 4 tempos, 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** Será sorteado 1 motor para os treinos livres 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 1ª prova (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 CORÔA:** somente de 66 dentes, contínuos, equidistantes, uniformes. Apenas 1 corôa instalada no suporte.
- 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

7.2 Uso obrigatório para treinos e corridas.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG CADETE: Dois 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).. 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 1 (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 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.