



Sumário

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



CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS.....	24
ART. 31º - VALIDADE	24
ART. 32º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO	25
ART. 33º - PROCEDIMENTOS	25
ART. 34º - PNEUS.....	26
ART. 35º - LASTROS	27
ART. 36º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE.....	27
ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO.....	27
ART. 38º – DISCOS DE FREIO	31
ART. 39º - ADITIVOS	32
ART. 40º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA	32
CAPÍTULO III – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM.....	32
ART. 1º - ETAPA.....	32
ART. 2º - CATEGORIA.....	32
ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA.....	33
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	33
ART. 5º - PESO	33
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	33
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	35
ART. 8º - PNEUS.....	35
CAPÍTULO IV – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE.....	35
ART. 1º - ETAPA.....	35
ART. 2º - CATEGORIA.....	35
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	36
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	36
ART. 5º - PESO	36
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	36
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	38
ART. 8º - PNEUS.....	38
CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JÚNIOR.....	38
ART. 1º - ETAPA.....	38
ART. 2º - CATEGORIAS.....	39
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	39



ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	39
ART. 5º - PESO	39
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	40
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	42
ART. 8º - PNEUS.....	42
CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4	42
ART. 1º - ETAPA.....	42
ART. 2º - CATEGORIAS.....	43
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	43
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	43
ART. 5º - PESO	43
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR.....	43
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	46
ART. 8º - PNEUS.....	46
CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED.....	46
ART. 1º - ETAPA	46
ART. 2º - CATEGORIA.....	47
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	47
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	47
ART. 5º - PESO	47
ART. 6º - EQUIPAMENTO (KZ2 “LIMITADA”).....	48
ART. 7º - PNEUS.....	52
ART. 8º PARTICULARIDADES DA CATEGORIA	52
CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO TAG125 2020.....	53
ART. 1º - ETAPA.....	53
ART. 2º - CATEGORIA:.....	53
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	53
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	53
ART. 5º - PESO:	53
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	54
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	60
ART. 8º - PNEUS.....	60



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 KGV (CKGV), sendo redigido com observação das normas gerais ditadas pela Liga paulista de Automobilismo (LPA) 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 KGV edição 2020, será organizada pelo Clube Granja Viana (CGV) com supervisão da Liga Paulista de Automobilismo (LPA).

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

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 até 2020) 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 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 de Kart – Liga Paulista de Automobilismo (DK/LPA) 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 (DK/LPA).

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

4.3.1 Comissários desportivos (nomeados pela LPA)

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 provas.

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 em 6 etapas com os mesmos pesos de pontuação, com direito a descarte dos dois resultados de provas com a menor pontuação. Datas das etapas da Edição 2020 (sujeitas a mudanças pela organização durante o ano):

1ª ETAPA – 01/02	3ª ETAPA – 06/06	5ª ETAPA – 24/10
2ª ETAPA – 25/04	4ª ETAPA – 08/08	6ª ETAPA – 05/12

ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA KGV

7.1 Para categorias que realizarem 01 (uma) única prova:

PROVA 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

7.2 Para as demais categorias que realizam 02 provas, será atribuído o mesmo peso na pontuação, conforme tabela abaixo:

PROVAS 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

7.3 RESULTADO DA ETAPA E POSIÇÕES DE PÓDIO: a colocação de cada piloto ao final de cada etapa será determinada pelo somatório dos pontos ganhos nas provas que compuseram a etapa em cada categoria.

7.4 CRITÉRIO DE DESEMPATE NA ETAPA: na eventualidade de dois pilotos terem obtido o mesmo número de pontos no somatório da etapa, o desempate se dará pela colocação obtida na Tomada de Tempos, sendo o mais bem colocado aquele que largou mais à frente.



7.4.1.1 No caso em que o concorrente tenha sido desclassificado de uma prova ou de uma etapa por qualquer motivo, de acordo com o CDA da CBA e o International Sporting Code da FIA não poderá ser agraciado com pontos ou qualquer outro tipo de premiação referentes à prova ou etapa em questão, mesmo tendo sido inscrito.

7.5 CAMPEÃO DO ANO: para cada categoria, ao final das 6 etapas será(ão) declarado(s) Campeão(ões) do Ano o(s) piloto(s) ou dupla(s) de pilotos(s) aquele(s) que tiver(em) obtido a maior quantidade de pontos somando-se os resultados de todas as etapas, considerando-se os descartes obrigatórios de duas provas quaisquer (não necessariamente pertencentes à mesma etapa, para as categorias que forem disputadas em duas provas por etapa) ou uma etapa completa (para as categorias que forem disputadas em 1 prova por etapa). As provas ou etapa descartadas serão obrigatoriamente aquelas em que o número de pontos obtidos for o menor dentre os resultados do piloto em questão.

7.5.1 Se, por qualquer motivo, uma categoria que normalmente realiza duas provas realizar apenas 1 prova com número maior de voltas (pelo menos 1,5 vezes a distância percorrida em uma prova normal de etapa com duas) e conferindo pontuação conforme o item 7.1, a etapa em questão poderá ser descartada de maneira completa e única (isto é, apenas a etapa descrita e não mais duas provas durante o ano), se for mais favorável para o piloto ou dupla em questão.

7.6 CRITÉRIOS DE DESEMPATE PARA O CAMPEÃO DO ANO: nos casos em que dois ou mais pilotos ou duplas de pilotos (quando a categoria permitir), obtiverem a mesma pontuação quando somados todos os resultados do ano e descontados os descartes obrigatórios, receberá a melhor colocação no campeonato aquele(a) que tiver obtido o maior número de 1ºs lugares em provas (a prova de duração maior eventual descrita no item 7.5.1 contará em dobro). Persistindo o empate, compara-se o nº de 2ºs lugares, e assim por diante. Persistindo o empate o resultado da última prova do ano decidirá a melhor colocação final.

ART. 8º - TOMADA DE TEMPOS

8.1 A Tomada de Tempos será realizada conforme definição no adendo nº 2 da prova.

8.2 É expressamente proibido fazer a Tomada de Tempos sem estar inscrito na prova. O piloto que porventura cometa esta infração será suspenso por tempo a ser determinado pela LPA e excluído da prova.

8.3 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.

8.4 Durante a Tomada de Tempos somente terão acesso à pista os pilotos da categoria e seu auxiliar devidamente credenciados com jaleco, pulseira ou credencial, e o auxiliar 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.

8.5 Nenhuma ferramenta ou carrinho será permitido na pista durante 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 infração, o piloto por este auxiliado poderá incorrer nas punições disciplinares regulamentares.

8.6 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 para tal, ou mesmo no parque fechado, sob pena de exclusão do piloto da Tomada de Tempos.

8.7 Entre o abastecimento e o início do período da Tomada qualquer reparo somente poderá ser feito com a autorização e acompanhamento do Comissário Técnico.

8.8 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.

8.9 O piloto que der por encerrada a sua Tomada de Tempos obrigatoriamente deverá se dirigir à balança ou ao grid (conforme indicado no briefing), permanecendo o seu equipamento em regime de Parque Fechado até sua liberação pelo Comissário Técnico. Se o piloto levar seu kart à balança ou Parque Fechado de espera mesmo sem ter concluído o tempo limite não poderá voltar à pista, ficando o equipamento em Parque Fechado após a pesagem. O abandono do Parque Fechado sem a autorização de um Comissário Técnico causará a desclassificação imediata do concorrente.

8.10 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. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS

9.1 A duração de cada prova será de, aproximadamente:

9.1.1 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.

9.1.2 FÓRMULA 4 – TAG125: Serão realizadas 2 (duas) provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1.

9.1.3 FORMULA 4 JÚNIOR: Serão realizadas 2 (duas) provas de 17km/15 minutos. O grid de largada 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.

9.1.4 SIXSPEED: Serão realizadas 2 (duas) provas. A prova 1 terá 12km/11 minutos; a prova 2 terá 16km/15 minutos. O grid de largada para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos. O grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1, com inversão dos 6 primeiros colocados: caso o grid ultrapasse a quantidade de 15 pilotos serão invertidos os 8 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª prova largará em 6º ou 8º na 2ª prova; 2º colocado na 1ª prova largará em 5º ou 7ª na 2ª prova e assim sucessivamente, até o 6º ou 8º colocado da 1ª prova, que largará em 1º na 2ª prova. As demais posições (7º ou 9º colocado em diante) de chegada na 1ª prova determinam a ordem de largada da 2ª prova (7ª ou 9ª posição em diante).

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

9.2.1 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.

9.2.2 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.

9.2.3 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. 10º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA

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

10.1.1 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”.

10.1.2 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.

10.2 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. 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 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 Cada vez que os motores/karts tenham de ser devolvidos à organização serão vistoriados pelos técnicos do Kartódromo da Granja Viana. Se identificada 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 1 ou única;

12.2.1.2 Se a modificação for feita entre a tomada e a prova 1, a equipe será desclassificada da Tomada de Tempos, sendo obrigada a largar da última posição na prova 1 ou única;

12.2.1.3 Se a modificação for feita entre as provas 1 e 2, a equipe será desclassificada da prova 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 do evento e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 6 (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 em até 2 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 Ups a todos os pilotos/equipes envolvidos.

ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS

14.1 CAPACETE: 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.

14.2 MACACÃO, LUVAS E CALÇADOS: 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. No macacão deverão constar de forma legível o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH. 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.



14.3 PROTETOR DE PESCOÇO: 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.

14.4 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 PARQUE FECHADO, “PRÉ-GRID”

15.1 Com meia hora de antecedência para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao “pré-grid” de largada.

15.2 O kart levado ao Parque Fechado, tanto na Tomada de Tempos quanto nas provas, não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo se determinado pela organização ou quando autorizado pelo Comissário Técnico.

15.3 Do Parque Fechado até a largada, os karts manter-se-ão em “Regime de Parque Fechado”, isto é, nenhuma intervenção não-autorizada diretamente pelo Comissário Técnico nos karts é permitida

ART. 16º - LARGADA DA PROVA

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

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

16.1.2 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.



16.1.3 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.

16.1.4 Se, por qualquer motivo, um piloto estiver “faltando” (não conseguiu colocar o kart em marcha e não está realizando a volta de alinhamento), sua posição deve ser deixada vaga pelo piloto imediatamente atrás (Ex: se o 2º colocado não estiver realizando a volta de aquecimento o 4º colocado deve deixar o espaço equivalente ao lado do 1º colocado vago até que seja dada a largada). A não-observação desta regra representará queima de largada por parte do piloto responsável pelo avanço da coluna.

16.2 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; se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado em 10 (dez) segundos a critério dos Comissários Desportivos.

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

16.2.2 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.

16.2.3 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.

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

16.2.5 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.

16.3 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.

16.4 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.

16.5 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.

16.5.1 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.

16.6 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.

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

16.8 “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. 17º - AUXILIARES

17.1 Durante a(s) Prova(s) e Tomada de Tempos permanecerá na pista somente 1 (um) auxiliar para cada piloto (conforme categoria), devidamente identificados por jalecos, pulseiras ou credenciais fornecidos e somente nas áreas designadas pela organização da prova.

17.2 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. 18º - CREDENCIAMENTO EM PISTA

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

ART. 19º - CRITÉRIOS ADICIONAIS

19.1 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.

19.2 Durante a Copa KGV 2020, serão observados os seguintes critérios:

19.2.1 Valor da inscrição: determinado pelo Clube Granja Viana.

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

19.2.3 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 Tempos ou para a largada da prova, mesmo que o horário seja antecipado.

19.2.4 Para as categorias que possuem subcategorias é obrigatória a escolha da subcategoria pelo piloto no ato da inscrição na etapa. Fica expressamente proibida a mudança após o início da Tomada de Tempos.

ART. 20º - PENALIDADES

20.1 São infrações a este Regulamento:

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

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

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

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



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

20.2.1 Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;

20.2.2 Perda de posição no “grid”;

20.2.3 Perda de volta;

20.2.4 Perda de posição na ordem de chegada;

20.2.5 Multa (independentemente de outras sanções);

20.2.6 Exclusão da etapa;

20.2.7 Proibição de acesso à área técnica desportiva;

20.2.8 Desclassificação da prova;

20.2.9 Penalizações em tempo;

20.3 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTI-DESPORTIVA: 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.

20.3.1 ACÚMULO DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTIDESPORATIVA – (PARA TODAS AS CATEGORIAS): Se o piloto receber.

20.4 DESCLASSIFICAÇÃO, EXCLUSÃO E/OU DESQUALIFICAÇÃO: O piloto/equipe pode ser desclassificado/excluído/desqualificado de uma prova 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 prova uma irregularidade for detectada, o piloto/equipe será desclassificado daquela prova. Itens não vistoriados ao final da 1ª prova, lacrados e vistoriados ao final da 2ª prova, e que estejam irregulares, causarão a desclassificação do piloto/equipe em todo o evento, isto é, em todas as provas que o compõe.

20.4.1 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.

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

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

20.7 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.

20.8 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.

20.9 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.

20.10 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.

20.11 Comentários abusivos em redes sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc) entre pilotos, equipes e Direção de Prova 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. 21º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS

21.1 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. 22º - FILIAÇÃO

22.1 Somente participarão em 2020 pilotos filiados e portadores da Carteira Emitida CBA 2020.

ART. 23º - CHEFE DE EQUIPE



23.1 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. 24º - BRIEFING

24.1 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. 25º - RESPONSABILIDADES

25.1 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. 26º - BANDEIRAS:

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

26.1 BANDEIRA DE LARGADA:

- Deverá ser a bandeira nacional ou quadriculada, nas cores da bandeira nacional ou ainda bandeira verde;
- Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, autorizando a largada dos veículos.

26.2 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.

26.3 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..
- Deverá ser utilizada para o fechamento da pista;



- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos com as penalizações previstas neste Código.

26.4 BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE:

- Deverá ser dividida em diagonal, formando um triângulo na cor branca e outro na cor preta
- 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.

26.5 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.

26.6 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.

26.7 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.

Obs: 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.

II) 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:



26.8 BANDEIRA AMARELA:

- Indica sinal de perigo. Um incidente ocorreu e a pista poderá estar obstruída: reduza a velocidade e fique preparado para desviar de um perigo;
- O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo.
- Seja qual 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.

26.9 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.

26.10 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.
- 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.
- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos Comissários Desportivos.

26.11 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.

26.12 BANDEIRA BRANCA:

- Indica a presença de um veículo lento e/ou veículo de serviço na pista;
- Através dela, os pilotos deverão ser informados de que estão a ponto de ultrapassar um veículo que estiver se deslocando a uma velocidade muito inferior àquela de seus veículos de competição;
- Deverá ser apresentada, quando um veículo de serviço entrar na pista ou quando um veículo de competição se deslocar em velocidade reduzida;
- Deverá ser mostrada agitada desde o momento em que o veículo lento passar pelo posto de sinalização, até o momento em que ele alcançar o posto seguinte;
- Depois do procedimento acima, deverá ser apresentada imóvel durante o tempo em que o veículo percorrer o setor do posto posterior e deverá ser retirada assim que o veículo transpuser este último;
- O responsável pela entrada de um veículo de serviço na pista deverá se assegurar de que o posto anterior ao local em que ocorreu essa entrada tenha sido devidamente avisado da situação;
- Se um veículo parar na pista, mesmo sendo de serviço, as bandeiras brancas deverão ser substituídas imediatamente pelas bandeiras amarelas.

26.13 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.

27.13.1 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).

27.13.2 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.

26.14 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. 27º– PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS

27.1 A não apresentação do piloto ao pódio sem a devida notificação e aprovação da organização de prova, poderá acarretar à perda de até 5 posições no grid da corrida da próxima etapa. O piloto deve se apresentar com a indumentária de competição, salvo autorização por escrito em contrário.

ART. 28º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

28.1 A numeração dos karts deverá estar obrigatoriamente localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um



quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150,0mm de altura e traço de 20mm, na cor preta. Nos painéis laterais, as medidas acima estarão limitadas às áreas disponíveis nos mesmos, devendo ser mantida a largura do traço. A utilização de material refletivo nas placas de identificação é proibida.

28.2 Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm, conforme especificado no regulamento técnico de cada categoria.

28.3 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 do registro 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, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

28.4 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. 29º – TREINOS LIVRES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 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 1 (uma) UP.

29.2 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 TAG125 não poderá participar do treino da categoria Fórmula 4. O piloto infrator será convidado a abandonar o treino imediatamente e será multado em 1 (uma) UP.

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

29.4 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;

29.5 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 Comissários



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 1 (uma) UP, e a cada caso subsequente a exclusão do treino será mantida e a multa será dobrada.

29.6 PESAGEM (quando obrigatória nos treinos): Os pilotos que registrarem peso inferior ao regulamentar da categoria em mais de 1(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 5 (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. 30º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

30.1 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.

30.2 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. 31º - VALIDADE

31.1 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 5 (cinco) dias úteis após o evento.

31.2 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. 32º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

32.1 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.

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

ART. 33º - PROCEDIMENTOS

33.1 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:

33.1.1 Karts equipados com motores Rotax:

33.1.1.1 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.

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

33.1.1.3 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.

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

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

33.1.2 Karts não equipado com motores Rotax:

33.1.2.1 Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, LPA 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.

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

33.3 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.

33.4 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 LPA ou CBA, 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

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

34.2 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.

34.3 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:

34.3.1 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.

34.3.2 FÓRMULA 4, FÓRMULA 4 JUNIOR, TAG125: 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.

34.3.3 SIXSPEED (CONFORME REGULAMENTO ESPECÍFICO DA CATEGORIA)

34.4 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. 35º - LASTROS

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

ART. 36º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE

36.1 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/CIKFIA com elemento filtrante.

ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

37.1 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).

37.2 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

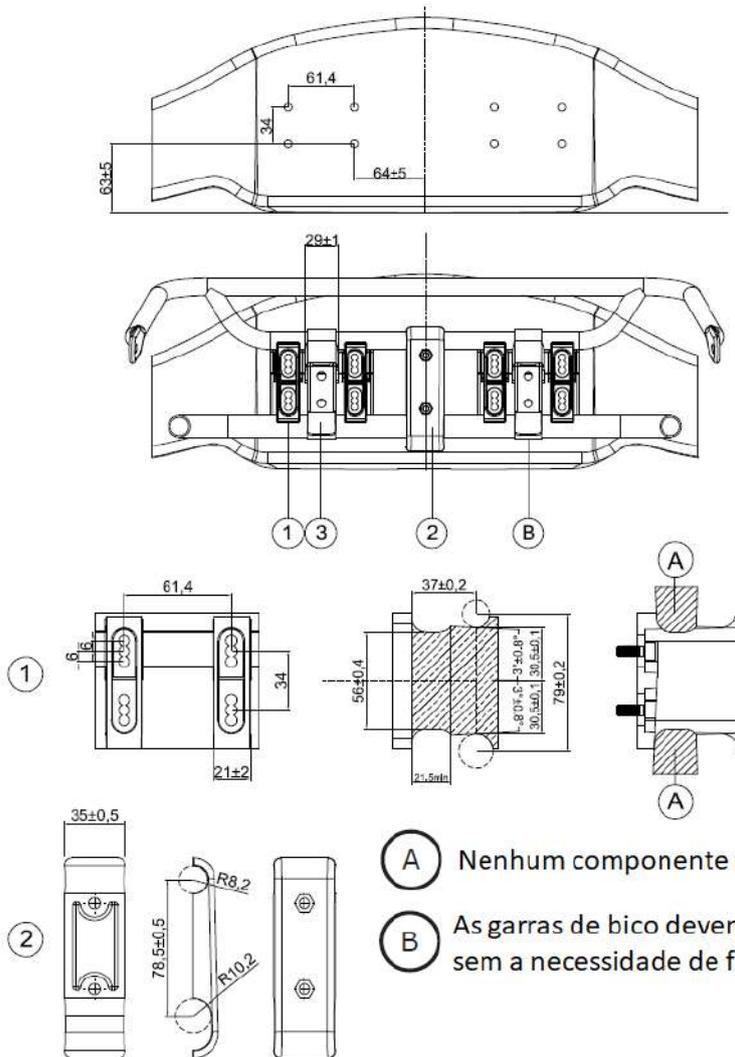


que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), 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 prova 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.

37.3 CARENAGEM FRONTAL (BICO) MODELO CIK/FIA: a partir de 2019 algumas categorias no Brasil adotaram 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.

NOTA: as categorias que vão exigir a adoção dos bicos terão uma linha explicitando o fato em seus regulamentos específicos.

37.3.1 Diagrama do kit de montagem universal padronizado:



37.3.2 O kit padrão é composto de:

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

37.3.2.2 Uma trava central em duas peças fechadas com dois parafusos

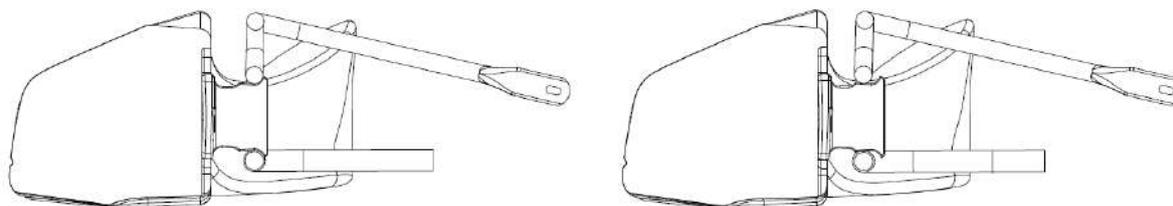
37.3.2.3 Duas travas de bico metálicas.

37.3.2.4 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.

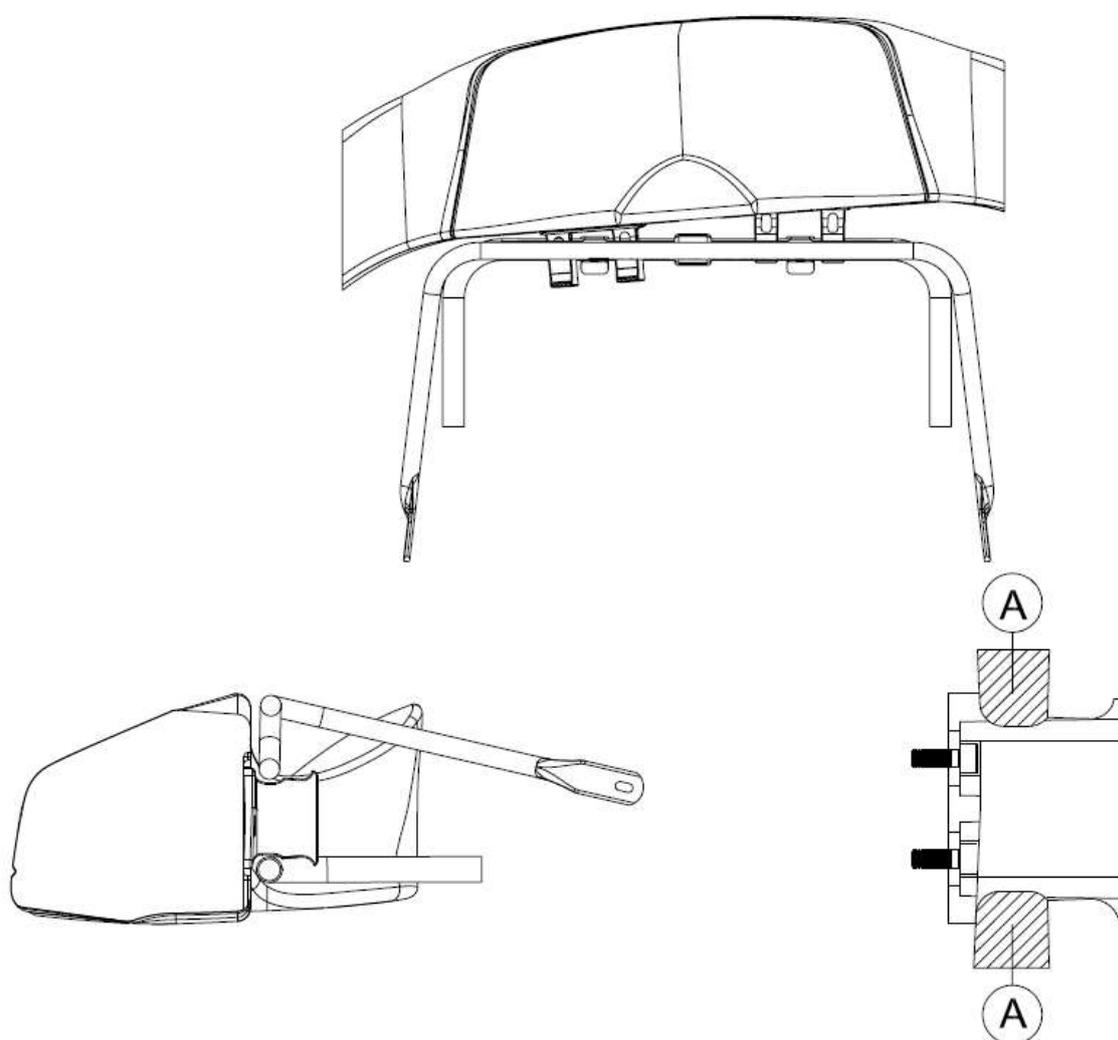
37.3.3 Antes de cada prova, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado de saída.

37.3.4 Durante as provas só é permitido corrigir a montagem na Área de Reparos.

37.3.5 Posições aceitáveis no diagrama a seguir:



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



37.3.7 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.

37.3.8 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.

37.3.9 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.

37.3.10 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 prova, mesmo que troque o conjunto. Se ao final da prova, poderá ser desclassificado.

37.3.11 Procedimento de entrada no parque fechado: Os competidores deverão entrar no parque fechado para a tomada de tempos e provas com o bico desmontado para verificação, conforme imagem abaixo:



37.3.12 O responsável pela montagem da Carenagem Frontal deverá fazê-lo sem o auxílio de qualquer ferramenta, aditivo ou qualquer outro material de auxílio ou retenção.

37.3.13 A identificação da Carenagem Frontal posicionada como “não-aceitável” acarretará no acréscimo de 5s ao tempo total de prova.

ART. 38º – DISCOS DE FREIO

38.1 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. 39º - ADITIVOS

39.1 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. 40º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 2 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

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

40.2 Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

40.3 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);

40.4 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.

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 2020 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/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA

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 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

7.1 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.

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 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

7.1 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.

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 V – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JÚNIOR

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em 2 (duas) provas. A duração das provas será definida através de acordo da etapa.



ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 Aberta a pilotos nascidos entre 2005 e 2009 (PJMK e PJK). Os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

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 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 FJ (Fórmula 4 Jr.) 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 **155 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: 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 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 TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser central, original do chassi.

6.1.6 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), CRG e 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 ESCAPAMENTO: Modelo único WACS KGV2018, que deve seguir o desenho publicado pela organização no site www.kartodromogranjaviana.com.br e peça-modelo de posse da organização (“modelo de chapinha soldada no topo do miolo”) Proibido qualquer tipo de modificação. Somente será liberada a troca do escapamento pela Comissão Técnica em caso de quebra, o mesmo deverá ser adquirido diretamente com a organização. Devido ao risco de rotação do escapamento, resultando em danos ao pára-choques traseiro de plástico devido aos gases quentes de escape, a Organização autoriza o uso de defletores de calor ou limitadores de giro do escape de modo a impedir que a ponteira fique voltada para o pára-choques.





6.4 CURVA DO ESCAPAMENTO: Será fornecido pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério da Direção de Provas.

NOTA: QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVAS, IMPLICA EM NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. AVARIAS DURANTE A TOMADA OU PROVAS PODEM SER CHECADAS A QUALQUER MOMENTO POR QUALQUER COMISSÁRIO. SE A AVARIA RESULTAR EM MUDANÇA DO SOM EMITIDO AO PILOTO SERÁ MOSTRADA A BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA, INDICANDO QUE O KART DEVE REALIZAR UMA PARADA PARA EFETUAR O REPARO. SE QUALQUER AVARIA FOR CONSTATADA NA VISTORIA AO FINAL DA TOMADA OU PROVAS, O KART SERÁ DESCLASSIFICADO.

6.5 VELAS: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

6.6 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.

6.6.1 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 último treino, mas receberá a punição de troca de motor.

6.6.2 O motor será devolvido ao final das duas provas.

6.6.3 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motores, sendo uma antes da tomada de tempo e uma antes da 2ª prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo:

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

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

6.7 RELAÇÃO: Coroa de 41 dentes com até 17,7 cm de diâmetro, pinhão de 13 dentes. Corrente de moto obrigatória. Passo 428.

6.8 EMBREAGEM: Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (de motocicleta).

6.9 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização. Protetor para filtro de ar em caso de chuva – As equipes poderão optar por uma das seguintes opções abaixo:

6.9.1 Acoplar a mangueira fornecida pela organização à boca do carburador, transferindo o



filtro “tipo turbo” para o final do mesmo;

6.9.2 Acoplar o protetor de PVC, fornecido pela organização ao filtro “tipo turbo” encobrimdo-o;

6.9.3 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

6.9.4 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): 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.

8.2 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.

8.3 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 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 FÓRMULA 4

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em 2 (duas) provas. A duração das provas será definida através de adendo da etapa.



ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 FÓRMULA 4: Aberta a pilotos nascidos antes de 2004. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

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: F4na cor preta com traço de 08mm.

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

4.2 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

5.4 Mínimo **183 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, CHASSI E MOTOR



6.1 CHASSI: 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 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 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0mm (espessura mínima de 2,9mm) ou 50,0mm (espessura mínima de 1,9mm) e comprimento de 1060,0mm no máximo;

6.1.2 SISTEMAS DE FREIO: 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 (incluindo para-choque traseiro de plástico obrigatório);

6.1.4 CUBO DE RODA: 90 mm em qualquer material.

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

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

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 ESCAPAMENTO: Modelo único WACS KGV2018, que deve seguir o desenho publicado pela organização no site www.kartodromogranjaviana.com.br e peça-modelo de posse da organização (“modelo de chapinha soldada no topo do miolo”) Proibido qualquer tipo de modificação. Somente será liberada a troca do escapamento pela Comissão Técnica em caso de quebra, o mesmo deverá ser adquirido diretamente com a organização. Devido ao risco de rotação do escapamento, resultando em danos ao pára-choques traseiro de plástico devido aos gases quentes de escape, a Organização autoriza o uso de defletores de calor ou limitadores de giro do escape de modo a impedir que a ponteira fique voltada para o pára-choques.





6.4 CURVA DO ESCAPAMENTO: Será fornecido pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério da Direção de Provas.

NOTA: QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVAS, IMPLICA EM NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. AVARIAS DURANTE A TOMADA OU PROVAS PODEM SER CHECADAS A QUALQUER MOMENTO POR QUALQUER COMISSÁRIO. SE A AVARIA RESULTAR EM MUDANÇA DO SOM EMITIDO AO PILOTO SERÁ MOSTRADA A BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA, INDICANDO QUE O KART DEVE REALIZAR UMA PARADA PARA EFETUAR O REPARO. SE QUALQUER AVARIA FOR CONSTATADA NA VISTORIA AO FINAL DA TOMADA OU PROVAS, O KART SERÁ DESCLASSIFICADO.

6.5 VELAS: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

6.6 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.

6.6.1 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 último treino, mas receberá a punição de troca de motor.

6.6.2 O motor será devolvido ao final das duas provas.

6.6.3 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motores, sendo uma antes da Tomada de Tempo e uma antes da 2ª prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo:

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

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

6.7 RELAÇÃO: Coroa de 41 dentes com até 17,7 cm de diâmetro, pinhão de 13 dentes. Corrente de moto obrigatória. Passo 428.

6.8 EMBREAGEM: Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (de motocicleta).

6.9 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização. Protetor para filtro de ar em caso de chuva –



As equipes poderão optar por uma das seguintes opções abaixo:

- 6.9.1** Acoplar a mangueira fornecida pela organização à boca do carburador, transferindo o filtro “tipo turbo” para o final do mesmo;
- 6.9.2** Acoplar o protetor de PVC, fornecido pela organização ao filtro “tipo turbo” encobrimdo-o;
- 6.9.3** 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
- 6.9.4** 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): três jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo), 5ª e 6ª etapas (terceiro 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.

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

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 Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1975 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- B e para pilotos nascidos antes de 1961 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- A.

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 SX (SIXSPEED) na cor preta com traço de 08mm.

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 **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 (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.

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: 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), KZ-R1 (041-EZ-75)

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, RSZ (012-EZ-76), RTZ (012-EZ-25)

6.2.6 IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21), SCREAMER 2 (22/M/24), SCREAMER 3 (040-EZ-24)

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

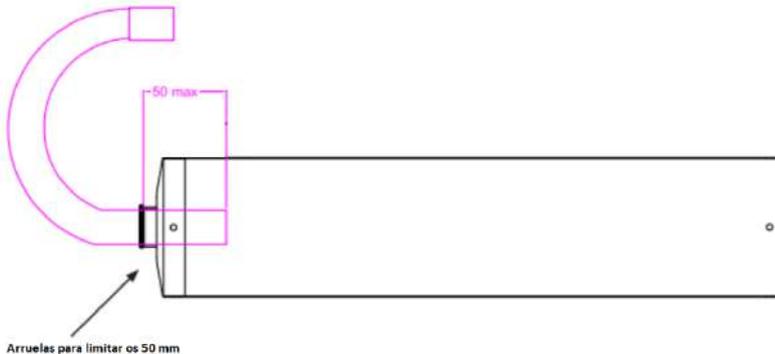
6.2.8 ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21), MKZ (37/M/24), KK2 (032-EZ-45)

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 VSH 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 inserto no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O inserto 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 excesso 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.

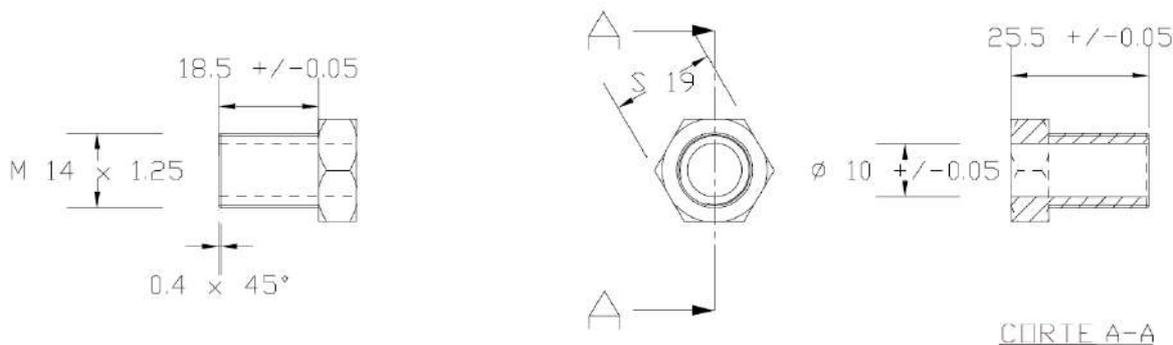
Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:

- 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 inserto no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela

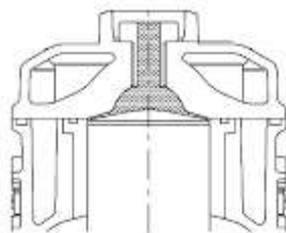


estaria. O inserto torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);

- 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: Permitted to use any original piston from authorized engine manufacturers, without rework, as long as the cylinder bore remains at 125cc. (cylinder head released).

6.2.18 CILINDRO: Released the sleeve and the rework of the iron cylinder in nickel chrome alloy, or Nikasil bath. Maximum escape window opening angle of 199° independently of the constant value of the engine homologation card.

6.2.19 PIRÂMIDE: original without rework, respecting the constant values of the Homologation Card and the engine specification.

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

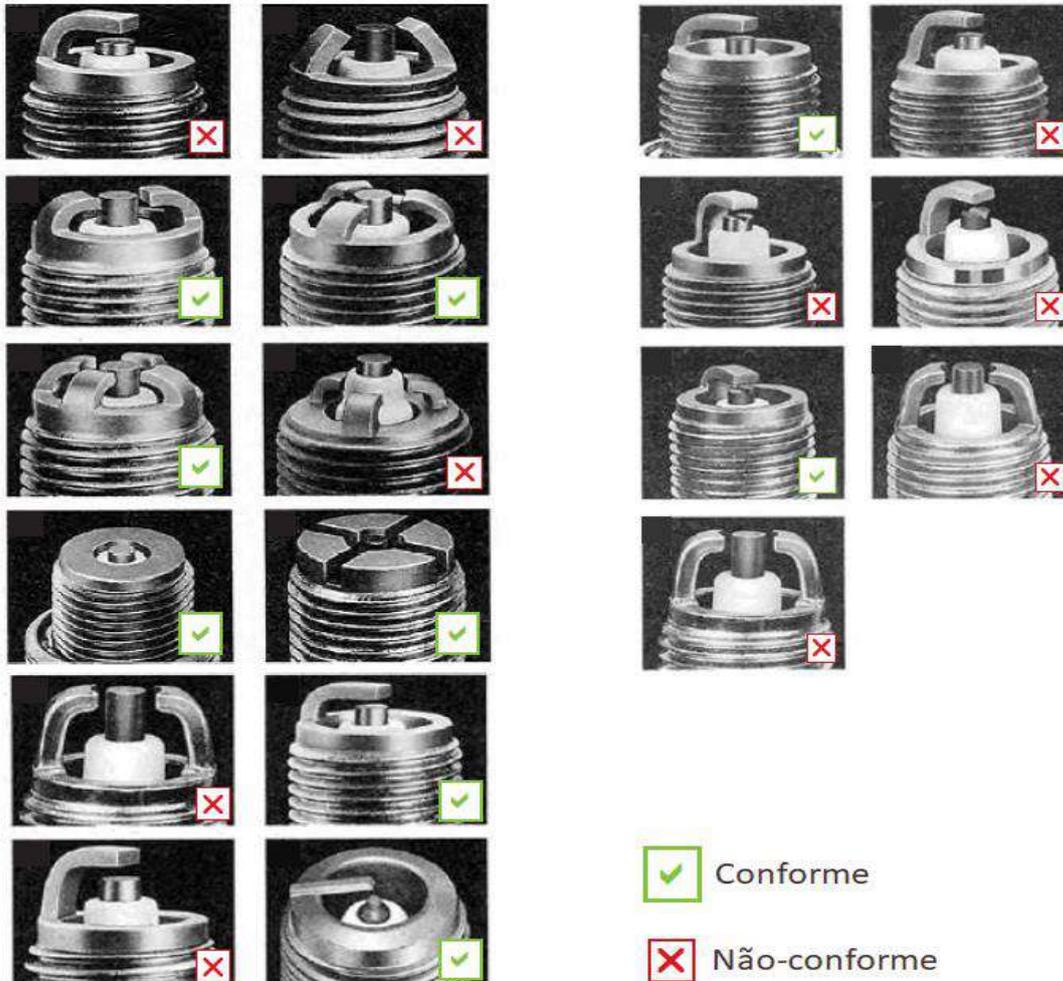
6.2.21 FILTRO DE AR: liberado o uso de filtros com homologação CIK-FIA e CBA.

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.

6.2.24 VELAS: De produção em massa e originais sem rework, 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.



- Conforme
- Não-conforme

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 2 advertências escritas que resultarão na perda de 1(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.

7.1 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 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 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.

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 provas 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 VIII – REGULAMENTO TÉCNICO TAG125 2020

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em duas provas. A duração das provas será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA:

2.2 TAG125: pilotos a partir de 14 anos completos. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

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: TG na cor preta com traço de 08mm.

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: O valor de partida (início do ano, sem considerar o lastro de sucesso) será de (para cada tipo de motor usado):



- 5.1** IAME SUDAM TOP MY TAG: **175** kg
IAME X30 RL TAG: **170** kg
KTT KPS15: **170** kg
Italsystem com embreagem: **170** kg
ROTAX MAX: **175** kg
Vortex ROK GP 125 cc: **180** kg

5.2 Esta situação poderá mudar ao decorrer do campeonato como forma de equilíbrio de forças, caso seja necessário.

5.3 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.

5.4 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: 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 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 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0mm (espessura mínima de 2,9mm) ou 50,0mm (espessura mínima de 1,9mm) e comprimento de 1060,0mm no máximo;

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 em qualquer material.

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

6.2 MOTOR:

- Proibido qualquer artifício que venha a impedir, dificultar ou mascarar a medição da câmara de combustão. Não é permitida a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela do diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos;



- Permitido “rasquetear” o canto vivo das janelas de transferência na parte inferior;
- É permitida o intercâmbio de pistões, bielas, pinos, gaiolas e arruelas de encosto entre os motores IAME SUDAM TOP MY TAG, IAME X30 RL TAG, KTT KPS15 e Italsystem com embreagem. A organização poderá, a qualquer momento, liberar peças similares às citadas, de fornecedores de ilibada competência e comprovada qualidade, com o único interesse de melhorar as condições de competição dos pilotos desta categoria, oferecendo maior durabilidade ou menor custo;
- Cabeçotes poderão ser retrabalhados apenas com o intuito de recuperação de danos por quebra do motor. Mas as características e dimensões do mesmo deverão respeitar o seu desenho original, sob pena de desclassificação.
- As embreagens de cada motor serão vistoriadas conforme os desenhos fornecidos pelos respectivos fabricantes. Poderão ser checadas a qualquer momento para verificação das folgas entre elementos de atrito. É expressamente proibido largar para tomadas de tempo ou corrida com campanas torneadas ou trincadas ou com presença de óleo.
- Procedimento de medição de comprimento total de escapamento:



- Será utilizada a “Trena” como ferramenta de medição.
- No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas.
- A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

6.3 MOTOR 1 - IAME SUDAM TOP MY TAG:

- 6.3.1 Escapamento – original vendido junto ao motor, IAME homologado CBA 2013 com bocal de saída de 21mm, sendo proibido qualquer retrabalho, podendo ser checado pela organização contra as medidas constantes em desenho a qualquer momento. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
- 6.3.2 Abafadores – obrigatório o uso de abafador homologado CBA, sem retrabalho, e suas medidas poderão ser checadas a qualquer momento pela organização;
- 6.3.3 Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem



exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.

- 6.3.4** Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;
- 6.3.5** Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (760 ± 5) mm;
- 6.3.6** Carburadores: Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA (de qualquer época);
- 6.3.7** Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 82 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
- 6.3.8** Filtro - obrigatório o uso de qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);
- 6.3.9** Pirâmide – original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.3.10** Coletor - original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.3.11** Palhetas – Livre;
- 6.3.12** Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho;
- 6.3.13** Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31 DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV, NGK BR10EG
- 6.3.14** Ignição e Centralina - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização. Central Eletrônica PVL-Sudam/MY/TaG-16.500 rpm. Poderá ser eventualmente recolhida e sorteada, trocada por unidades da organização ou checada em bancada específica, a critério da organização;
- 6.3.15** Volume - 11cc min (10cc com inserto).
- 6.3.16** Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
- 6.3.17** Squish – Livre.
- 6.3.18** Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d’água são de livre procedência.

6.4 MOTOR 2 – IAME X30 RL TAG:

- 6.4.1** Escapamento – original do motor ou Tchê/Meyba, sem retrabalho, conforme projeto de posse da organização. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
- 6.4.2** Abafadores – não necessário para este motor;
- 6.4.3** Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.
- 6.4.4** Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;
- 6.4.5** Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (775 ± 5) mm;
- 6.4.6** Carburadores:



- 6.4.7** Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação;
 - 6.4.8** BOTTO, sem nenhum tipo de retrabalho ou intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização.
 - 6.4.9** Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 80 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
 - 6.4.10** Filtro – Original do motor (Righetti Ridolfi “preto”) ou qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);
 - 6.4.11** Pirâmide – original do motor X30 sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho feito pelo KGV;
 - 6.4.12** Coletor - original do motor X30 sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho feito pelo KGV;
 - 6.4.13** Palhetas – Livre;
 - 6.4.14** Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho.
 - 6.4.15** Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV, NGK BR10EG.
 - 6.4.16** Ignição e Centralina - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização. Central Eletrônica original do motor, limitada a 15.500 RPM – Marca PVL. Poderá ser eventualmente recolhida e sorteada, trocada por unidades da organização ou checada em bancada específica, a critério da organização
 - 6.4.17** Volume - 11cc min (10cc com inserto).
 - 6.4.18** Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
 - 6.4.19** Squich – Livre
 - 6.4.20** Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d’água são de livre procedência.
- 6.5 MOTOR 3 – KTT KPS15:**
- 6.5.1** Escapamento – original do motor sem retrabalho, conforme projeto de posse da organização. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
 - 6.5.2** Abafadores – não necessário para este motor;
 - 6.5.3** Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque;
 - 6.5.4** Bocal de saída de escape – original KTT de qualquer tamanho;
 - 6.5.5** Carburador:
 - a) KTT FF 2T, homologado CBA/CNK 2013 sem nenhum tipo de retrabalho ou



intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização.

- 6.5.6** Comprimento total do escapamento: (890±5) mm para coletor de escape longo ou (868±5) mm para coletor curto;
- 6.5.7** Relação – Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 84 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
- 6.5.8** Filtro – obrigatório o uso de qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);
- 6.5.9** Pirâmide – original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.5.10** Coletor - original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.5.11** Palhetas – Livre;
- 6.5.12** Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31 DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV;
- 6.5.13** Ignição - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização;
- 6.5.14** Volume - 11cc min (10cc com inserto).
- 6.5.15** Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
- 6.5.16** Squich – Livre
- 6.5.17** Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d’água são de livre procedência.

6.6 MOTOR 4 - Italsystem com embreagem

- 6.6.1** Escapamento – original vendido junto ao motor, JB Kart Box homologado CBA 2013 com bocal de saída de 21mm, sendo proibido qualquer retrabalho, podendo ser checado pela organização contra as medidas constantes em desenho a qualquer momento. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
- 6.6.2** Abafadores – obrigatório o uso de abafador homologado CBA, sem retrabalho, e suas medidas poderão ser checadas a qualquer momento pela organização;
- 6.6.3** Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque;
- 6.6.4** Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;
- 6.6.5** Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (760±5) mm;
- 6.6.6** Carburadores:
- 6.6.7** Ibea JB Kartbox homologado CBA 16/C/13, “perfil” CBA e “perfil” Graduados, sem



nenhum tipo de retrabalho ou intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização.

- 6.6.8** Relação – Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 83 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
- 6.6.9** Filtro - obrigatório o uso do filtro JB Kart Box homologação 2013 completo ou 002/IS/2021, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);
- 6.6.10** Pirâmide – original do motor (JB Kart Box) sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.6.11** Coletor - original do motor (JB Kart Box) sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.6.12** Palhetas – Livre;
- 6.6.13** Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho;
- 6.6.14** Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31 DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV;
- 6.6.15** Ignição - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização;
- 6.6.16** Volume - 11cc min (10cc com inserto).
- 6.6.17** Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
- 6.6.18** Squish – Livre.
- 6.6.19** Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d’água são de livre procedência.

6.7 MOTOR 5 – Rotax MAX:

- 6.7.1** Deve seguir na íntegra o constante no regulamento do Rotax Max Challenge Brasil 2016 ou mais moderno, e como tal será vistoriado.
- 6.7.2** Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 74 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais para cada 5 kg de peso a mais que o básico.

6.8 MOTOR 6 - Vortex ROK GP 125 cc:

- 6.8.1** Deve seguir na íntegra o constante no regulamento do ROK Cup Executive 2020, e como tal será vistoriado.
- 6.8.2** Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 74 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico.

NOTA: o objetivo da categoria é obter a paridade entre os diversos motores. Eventualmente, sobretudo na primeira metade do campeonato, mudanças nas condições de um motor que esteja em clara vantagem ou desvantagem podem ser autorizadas.



6.9 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 - PROTETOR DE PESCOÇO

7.1 Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG especificação HZi (Vermelho): três jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo), 5ª e 6ª etapas (terceiro 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.

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.