



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 SÃO PAULO DE KART KGV	6
ART. 8º - TOMADA DE TEMPOS.....	9
ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS	10
ART. 10º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA.....	11
ART. 11º- PESO	11
ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA.....	12
ART. 13º - TROCA DE MOTOR.....	12
ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS.....	13
ART. 15º ABASTECIMENTO.....	14
ART. 16º - LARGADA DA PROVA	14
ART. 17º - AUXILIARES.....	16
ART. 18º - CREDENCIAMENTO EM PISTA	16
ART. 19º - CRITÉRIOS ADICIONAIS.....	16
ART. 20º - PENALIDADES	17
ART. 21º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS	19
ART. 22º - FILIAÇÃO	19
ART. 23º - CHEFE DE EQUIPE	19
ART. 24º - BRIEFING.....	19
ART. 25º - RESPONSABILIDADES.....	20
ART. 26º - BANDEIRAS:.....	20
ART. 27º- PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS.....	24
ART. 28º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	24
ART. 29º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	25
ART. 30º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	26



CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS	26
ART. 31º - VALIDADE	26
ART. 32º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO	27
ART. 33º - PROCEDIMENTOS	27
ART. 34º - PNEUS.....	28
ART. 35º - LASTROS	29
ART. 36º – FILTRO HOMOLOGADO CBA OU CIK/FIA COM ELEMENTO FILTRANTE.....	29
ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO.....	29
ART. 38º – DISCOS DE FREIO	32
ART. 39º - ADITIVOS	32
ART. 40º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA	32
CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECLAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS.....	33
ART. 41º - PROCEDIMENTOS:.....	33
CAPÍTULO IV – RECURSOS	35
ART. 42º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS.....	35
ART. 43º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS.....	36
CAPÍTULO V – VAGAS ROK CUP INTERNATIONAL	37
ART. 44º - REGULAMENTO DESPORTIVO – ROK CUP FESTIVAL – EXECUTIVE ROK.....	37
EVENTO:	37
ART. 45º - REGULAMENTO DESPORTIVO – VAGA PARA O ROK CUP INTERNATIONAL 2020 – SHIFTER ROK.....	40
CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2.....	40
ART. 1º - ETAPA.....	40
ART. 2º - CATEGORIA.....	40
ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA.....	40
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	41
ART. 5º - PESO	41
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	41
ART. 7º - PNEUS.....	46
CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE	47
ART. 1º - ETAPA	47
ART. 2º - CATEGORIAS:.....	47
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	47
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	48



ART. 5º - PESO	48
ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR	49
ART. 7º - PNEUS.....	53
CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500.....	54
ART. 1º - FORMATO DAS PROVAS.....	54
ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO	56
ART. 3º EQUIPES	56
ART. 4º – MANUTENÇÃO.....	56
ART. 5º - CATEGORIAS.....	56
ART. 6º - NUMERAÇÃO	57
ART. 7º - ABASTECIMENTO	57
ART. 8º PESO.....	58
ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS	58
ART. 10 º CARENAGEM.....	61
ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS.....	63
ART. 12º REGRA DE “CLAIMING”.....	63
ART. 13º SUPORTE DE SENSOR.....	64
ART. 14º PNEUS	64
CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER ROK.....	65
ART. 1º - ETAPA	65
ART. 2º - CATEGORIA: Pilotos portadores de licença de piloto, PGK, PSK-B, PSK-A ou PNK.....	65
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	65
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	65
ART. 5º - PESO	66
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	66
ART. 7º - PNEUS.....	68
ART. 8º - FICHA DE HOMOLOGAÇÃO MOTOR VORTEX SHIFTER ROK.....	68



CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 1º - ACORDOS

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

ART. 2º - ORGANIZAÇÃO

2.1 A Copa São Paulo de Kart KGV edição 2020, será organizada pelo Clube Granja Viana (CGV) com supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

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

ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO

3.1 Em todos os casos em que o presente regulamento incorrer em omissão, submeter-se-ão as questões pertinentes às previsões descritas no Regulamento Nacional de Kart (RNK), Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo International Sporting Code e demais códigos da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Rotax Max Challenge Brasil (Regulamento Técnico e Desportivo ano 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/Copa do ano que se realizará antes dos citados 30 (trinta) dias. Quando a modificação de caráter técnico tiver implicações imediatas em questões de segurança, entrará em vigor imediatamente através de um “**Comunicado Técnico**”.

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



ART. 4º - ADENDOS DAS ETAPAS

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

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

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

4.3.1 Comissários desportivos (nomeados pela FASP)

4.3.2 Diretor de prova,

4.3.3 Diretor adjunto,

4.3.4 Comissários técnicos e auxiliares,

4.3.5 Secretário da prova,

4.3.6 Equipe de cronometragem,

4.3.7 Responsável chefe de cronometragem,

4.3.8 Equipe de vistoria técnica,

4.3.9 Equipe de segurança,

4.3.10 Responsável chefe de segurança,

4.3.11 Serviço médico,

4.3.12 Médico responsável,

4.3.13 Locutor oficial,

4.3.14 Serviço de som e

4.3.15 Representante do clube.

4.4 ADENDO Nº 2: destinado aos horários oficiais, circuito(s) e duração de provas.

4.4.1 CIRCUI(TO)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 8 etapas, sendo a última (8ª) denominada “Super-Final”, conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA – 15/02	4ª ETAPA – 23/05	7ª ETAPA – 19/09
2ª ETAPA – 14/03	5ª ETAPA – 20/06	8ª ETAPA (Super-Final) – 14/11
3ª ETAPA – 18/04	6ª ETAPA – 15/08	

6.1.1 O CAMPEONATO RECONHECERÁ TÍTULOS PARA AS SEGUINTE CATEGORIAS: Rotax “Micro” Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max e Masters, Rotax DD2 e DD2 Masters, Rok Cup Executive, KZ2, KZ2 Senior, Shifter ROK, Pro 500.

O piloto, dupla ou “kart” (conforme seu número), contará pontos em cada prova que compuser cada etapa, entre a 1ª e a 7ª, e terá direito a descartes, dependendo do regulamento particular de cada categoria;

6.1.2 SUPER-FINAL: a 8ª Etapa da Copa São Paulo será disputada como uma Super-Final que decidirá o Título de Campeão do Ano e a Taça de Prata de cada categoria.

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

7.1 ETAPAS DE 1 A 7: Pontuação das provas de cada categoria nas etapas, conforme abaixo:

7.1.1 Para categorias que realizarem 1 (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

7.1.2 Para as categorias que realizam 2 provas, será atribuído o mesmo peso na pontuação, conforme tabela abaixo. As provas 3 das categorias ROTAX também seguem:

PROVAS 1 E 2 NÃO-ROTAX, PROVA 3 CATEGORIAS ROTAX		
01 – 17 pontos	02 – 15 pontos	03 – 13 pontos
04 – 12 pontos	05 – 11 pontos	06 – 10 pontos
07 – 9 pontos	08 – 8 pontos	09 – 7 pontos
10 – 6 pontos	11 – 5 pontos	12 – 4 pontos
13 – 3 pontos	14 – 2 pontos	15 – 1 ponto

7.1.3 Para as categorias ROTAX serão atribuídos os pontos da tabela abaixo para as PROVAS 1 e 2:

PROVAS 1 E 2		
01 – 11 pontos	02 – 10 pontos	03 – 9 pontos
04 – 8 pontos	05 – 7 pontos	06 – 6 pontos
07 – 5 pontos	08 – 4 pontos	09 – 3 pontos
10 – 2 pontos	11 – 1 ponto	

7.1.4 Para a Pro500 quando realizar 1 (uma) única prova (ENDURANCE) :

ETAPAS ENDURANCE		
01 – 60 pontos	02 – 56 pontos	03 – 52 pontos
04 – 50 pontos	05 – 48 pontos	06 – 46 pontos
07 – 44 pontos	08 – 42 pontos	09 – 40 pontos
10 – 38 pontos	11 – 36 pontos	12 – 34 pontos
13 – 32 pontos	14 – 30 pontos	15 – 28 pontos

7.1.5 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

7.1.6 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.

7.1.7 Ao final das 7 primeiras etapas, considerando-se a soma de pontos de todas as provas e todos os descartes, haverá uma re-pontuação. Os 10 primeiros até este momento estarão classificados para a disputa do Título de Campeão do Ano. Todos os demais disputarão a Taça de Prata.

7.1.8 Descartes por categoria:

7.1.8.1 ROTAX “MICRO” MAX, MINI MAX, JÚNIOR MAX, MAX, MAX MASTERS, DD2, DD2 MASTERS: 5 piores resultados em pontos;

7.1.8.2 KZ2, KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK SENIOR, SHIFTER ROK SUPER SENIOR, ROK



EXECUTIVE EXPERT, ROK EXECUTIVE EXPERT PLUS: 3 piores resultados em pontos;

7.1.8.3 PRO500, PRO500 SÊNIOR, PRO500 LIGHT: 2 piores resultados em pontos (etapas); A re-pontuação seguirá o modelo abaixo (no exemplo, 24 pilotos participaram de pelo menos 1 das 7 primeiras etapas. O 24º recebe 103 pontos e cresce 3 a cada posição, até o 11º):

CLASSIFICADOS PARA CAMPEÃO DO ANO		CLASSIFICADOS PARA TAÇA DE PRATA	
1º	230	11º	142
2º	227	12º	139
3º	224	13º	136
4º	221	14º	133
5º	218	15º	130
6º	215	16º	127
7º	212	17º	124
8º	209	18º	121
9º	206	19º	118
10º	203	20º	115
		21º	112
		22º	109
		23º	106
		24º	103

7.1.8.4 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.

7.2 SUPER-FINAL: A 8ª Etapa da Copa São Paulo de Kart Granja Viana 2020 será chamada de Super-Final. Os pontos de cada prova serão considerados integralmente para os pilotos classificados aos títulos em disputa conforme descrito no ítem 7.1.4, bem como valerão para a premiação do pódio da própria Super-Final.

7.3 CRITÉRIOS DE DESEMPATE

- Para a reclassificação não haverá desempate, podendo ocorrer de dois pilotos iniciarem a Super-Final com o mesmo número de pontos.
- Se, ao término da Super-Final, somando-se os pontos da re-pontuação com os das provas da 8ª etapa (conforme os itens 7.1.1, 7.1.2 e 7.1.3), houver empate, a colocação na última prova (Única ou 2ª da Super-Final) será o critério de desempate.
- Os critérios acima são válidos para o Título de Campeão do Ano e para a Taça de Prata.



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 Tempo sem estar inscrito na prova. O piloto que porventura cometa esta infração será suspenso por tempo a ser determinado pela FASP e excluído da prova.
- 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 a 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 ou prova será de aproximadamente:

9.1.1 "MICRO" MAX/MINI MAX: Serão realizadas 2 (duas) provas de 7 km/7 minutos e 1 (uma) prova de 11 km/11 minutos. Os grids de largada para as provas 1 e 2 serão formados pelo resultado da Tomada de Tempos. O grid da prova 3 será formado de acordo com os resultados das provas 1 e 2, atribuindo 0 ao 1º colocado, -1 ao 2º, -2 ao 3º e assim por diante, até o último. **A 7ª etapa terá uma composição diferente, descrita no Reg. Desportivo Rotax Max Challenge 2020.**

9.1.2 ROTAX JUNIOR MAX/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS: Serão realizadas 2 (duas) provas de 10 km/10 minutos e 1 (uma) prova de 15 km/15 minutos. Os grids de largada para as provas 1 e 2 serão formados pelo resultado da Tomada de Tempos. O grid da prova 3 será formado de acordo com os resultados das provas 1 e 2, atribuindo 0 ao 1º colocado, -1 ao 2º, -2 ao 3º e assim por diante, até o último. **A 7ª etapa terá uma composição diferente, descrita no Reg. Desportivo Rotax Max Challenge 2020.**

9.1.3 KZ2 GRADUADO – SÊNIOR/SHIFTER ROK: Serão realizadas 2 (duas) provas de 21km/20 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.

9.1.4 ROK EXECUTIVE EXPERT – ROK EXECUTIVE EXPERT PLUS: 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 Tempos e o grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1, com inversão dos 8 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª prova largará em 8º na 2ª prova; 2º colocado na 1ª prova largará em 7º na 2ª prova e assim sucessivamente, até o 8º colocado da 1ª prova, que largará em 1º na 2ª prova. As demais posições (9º colocado em diante) de chegada na 1ª prova determinam a ordem de largada da 2ª prova (9ª posição em diante).

9.1.5 PRO500 – PRO500 SÊNIOR – PRO500 LIGHT: As etapas 1, 2, 3, 5, 6 e 7 serão disputadas em prova única de 1h e 20 min. As etapas 4 e Super-Final (8) serão disputadas em provas de 3 horas. Sempre independentemente do número de voltas. Os grids de largada nos dois casos serão determinados pelo resultado da Tomada de Tempos.



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 deve completar 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-inteiro), 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 ou provas, será desclassificado, sem direito a pontuação.

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

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

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

12.2 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 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 3 (três) UP's, referente aos custos de reparo emergencial da unidade adulterada.

ART. 13º - TROCA DE MOTOR

13.1 Seguirá o estipulado no regulamento particular de cada categoria para penalidades desportivas. Caso seja constatada pela organização uma quebra proposital de motor alugado pelo KGV, o piloto será excluído e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 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 com 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 caso 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 a 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 ABASTECIMENTO

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

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

15.3 Do Parque Fechado de abastecimento 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.

15.4 O combustível será drenado no parque fechado pelo Comissário Técnico após o término da última prova por etapa.

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.

16.6 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 São Paulo de Kart 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 tempo ou para a largada da prova, mesmo que o horário seja antecipado.

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

ART. 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, Regulamentos Rotax e 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 prova;

20.2.7 Proibição de acesso à área técnica desportiva;

20.2.8 Desclassificação da etapa;

20.2.9 Penalizações em tempo;

20.3 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTI-DESSPORTIVA: Esta bandeira está prevista no ISC da FIA e no CDA, e informa ao piloto que a Direção de Prova constatou uma manobra ou atitude em pista considerada desleal, considerando-o advertido. Se algo



semelhante ocorrer o piloto poderá receber a Bandeira Preta, sendo excluído da prova e devendo recolher seu equipamento ao Parque Fechado.

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

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

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 5 (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 Provas que denigram a organização e/ou pessoas associadas ao KGV, serão de total responsabilidade do infrator que arcará com as punições estabelecidas pela organização sem prejuízo de ações na esfera criminal e/ou cível.

ART. 21º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS

21.1 O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FASP 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 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.
- Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários desportivos.



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

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.

26.13.1 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).

26.13.2 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, acumulado 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 05 posições no grid da corrida da próxima etapa. O piloto deve se apresentar com a indumentária de competição, salvo autorização por escrito em contrário.

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 – (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 Executive não poderá participar do treino da categoria KZ2. 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 Comissário poderão, a qualquer momento, advertir pilotos que julguem ter trafegado em velocidade muito alta. Na segunda vez o piloto será excluído do treino e multado em 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 01(um) kg ao pesar na entrada dos boxes receberão uma advertência por escrito na primeira infração; a partir da segunda infração receberão um Time Penalty de 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 5 (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 05 (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:

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

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

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

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 CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

ART. 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 ROK EXECUTIVE EXPERT, ROK EXECUTIVE EXPERT PLUS, ROTAX MINI MAX, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS: Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos será penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 2,0s em cada prova da etapa em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições.

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

O piloto novo que ingressar no campeonato nas mesmas etapas será penalizado da mesma forma por ser obrigatório utilizar pneu novo.

Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto largará da última posição e será penalizado em 1,0s na corrida ou provas por cada pneu trocado por um novo, até o máximo de 2. Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 2,0s em cada prova da etapa.

34.3.2 ROTAX DD2 E DD2 MASTERS, KZ2 GRADUADOS E KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK, PRO500, PRO500 SENIOR, PRO500 LIGHT: Pneus novos todas as etapas.

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 OU CIK/FIA 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 ou CIK/FIA com elemento filtrante.

ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

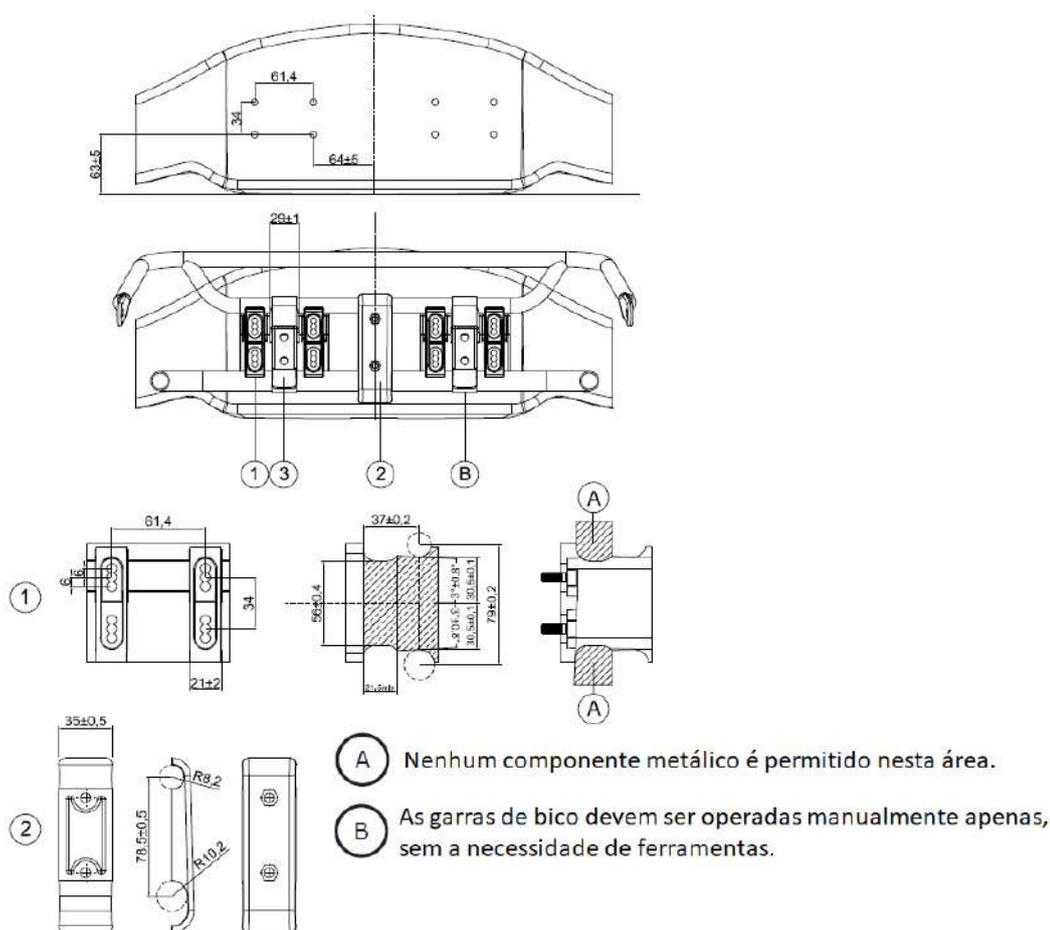
37.1 É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

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.

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

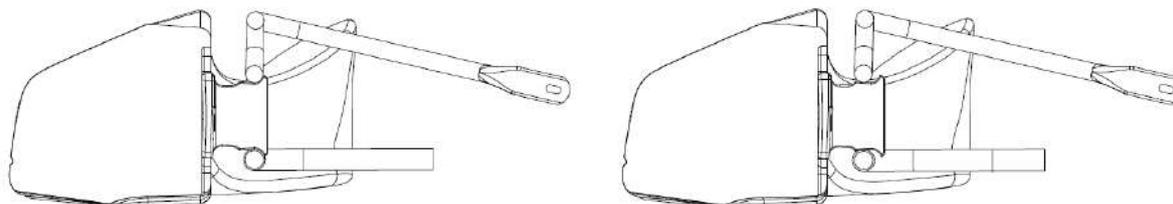
37.3.2.3 Duas travas de bico metálicas.

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.

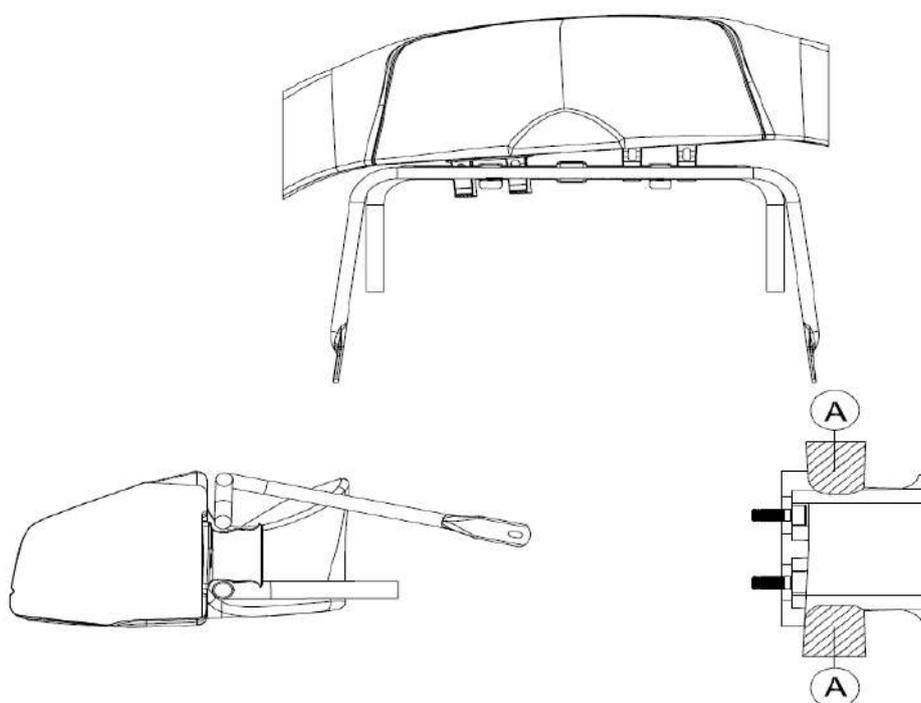
37.3.3 Antes de cada prova, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado de saída.

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 5s 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 Categorias que usarão este modelo de Carenagem Frontal em 2020: **ROTAX “MICRO” MAX, MINI MAX, JUNIOR MAX, MAX, MAX MASTERS, DD2, DD2 MASTERS, ROK EXECUTIVE, KZ2 GRADUADOS E SENIOR, SHIFTER ROK SENIOR E SUPER SENIOR.**

37.3.12 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:



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, ao apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação,



mas poderão acarretar multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

- 40.1** Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 28º);
- 40.2** Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;
- 40.3** Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, se estiverem em desacordo com 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, se estiverem em desacordo com regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);

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

ART. 41º - PROCEDIMENTOS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

41.4 DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO: As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

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

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

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

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

I – Reclamações Desportivas:

Caução de 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada;

Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;

Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

II – Reclamações Técnicas:

Caução de 5 (cinco) UP's por reclamação apresentada;

Caução de 2,5 (duas e meia) UP's por item reclamado;

Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;

Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto no item "a" acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item "b" acima será entregue ao reclamado.

41.7 DA CONVOCAÇÃO

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

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

41.7.3 Os comissários desportivos deverão assegurar que os interessados sejam convocados.

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

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

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



41.8 – DA DECISÃO

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

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

41.9 Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juizes de largada e chegada, no exercício de suas funções.

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

CAPÍTULO IV – RECURSOS

ART. 42º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

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

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

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

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

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

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

II – Os recursos contra a composição das provas deverão ser apresentados no mais tardar 1



(uma) hora antes do início dos treinos livres.

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

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

42.4.1 Para fins de contagem de tempo das classificações, valerá a hora inserida e assinada pelo secretário da prova, correspondente à sua fixação, no quadro de avisos do evento, que deverá se encontrar em local indicado no Regulamento Particular da prova.

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

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

I - Informes dos juízes de largada e de chegada.

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

III – A pena de exclusão.

IV - A Pena de “Drive-Through”.

V - A pena de “Stop and Go”.

VI – A pena de “Time-Penalty”.

VII - Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos.

ART. 43º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS

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

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

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

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

43.2.1 O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os comissários desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contada a partir do



momento em que receber a notificação oficial da decisão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

43.6 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.

CAPÍTULO V – VAGAS ROK CUP INTERNATIONAL

ART. 44º - REGULAMENTO DESPORTIVO – ROK CUP FESTIVAL – EXECUTIVE ROK

EVENTO:



1.1 A duração das provas ser definida através do adendo da etapa.

1.2 Em data a divulgar será realizado o Rok Cup Festival, 4ª edição. O evento será composto por 1 (uma) Tomada de Tempos, 2 (duas) provas classificatórias, 1 (uma) prova pré-final e 1 (uma) prova final.

1.2.1 TOMADA DE TEMPOS – duração de 06 minutos;

1.2.1 DURAÇÃO DAS PROVAS – Provas classificatórias com aproximadamente 15km/15 minutos, prova Pré-Final e prova Final com aproximadamente 21km/20 minutos. A quantidade de voltas dependerá do comprimento total do traçado definido para o evento;

1.2.1 FORMAÇÃO DE GRID:

1.2.3.1 A formação dos grids de largada da primeira e segunda provas classificatórias seguirá o resultado da Tomada de Tempos;

1.2.3.2 Havendo pilotos sem registro na Tomada de Tempos, largarão no final do grid da primeira prova. Seu posicionamento no grid de largada será feito por ordem crescente dos números de competição;

1.2.3.3 Pilotos desclassificados por motivo técnico ou desportivo da Tomada de Tempos serão colocados no final do grid da primeira prova classificatória. Seu posicionamento considerará as circunstâncias e momento em que a causa das punições ocorreu;

1.2.3.4 Pilotos enquadrados no item **1.2.3.3** largarão à frente de pilotos enquadrados no item **1.2.3.2**;

1.2.3.5 A formação do grid de largada da Pré-Final será baseada na somatória dos pontos obtidos na primeira e segunda provas classificatória. O piloto com o menor número de pontos largará na pole e assim por diante. Em caso de empate na somatória dos pontos, o critério de desempate será a colocação na 2ª prova classificatória.

1.2.3.6 O grid da Final seguirá o resultado da Pré-Final;

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

1.2.1 BANDEIRA AZUL COM “X” VERMELHO:

1.2.4.1 Nas provas Pré-Final e Final qualquer piloto que estiver para receber uma (1) volta ou que já tiver recebido uma (01) volta do líder, por qualquer razão, será sinalizado pelo diretor de provas com a bandeira azul com “X” vermelho. O piloto deverá imediatamente seguir para o Parque Fechado, deixando a disputa. Ele será classificado de acordo com o número de voltas completadas até então.

1.2.4.2 Se o piloto que recebeu a bandeira azul com “X” vermelho não cumprir a ordem na mesma volta será desclassificado do evento.

1.2.1 PONTUAÇÃO

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

1.2.5.2 Se um piloto não participar de alguma prova classificatória ele receberá pontuação equivalente ao número de participantes +1 ponto.



1.2.5.3 Se um piloto receber bandeira preta ou for excluído da prova ele receberá pontuação equivalente ao número de participantes +2 pontos.

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

1.2.5.5 O piloto vencedor da prova Final será declarado o Campeão do Rok Cup Festival após a divulgação oficial dos resultados.

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

1.2.5.7 Para definição das vagas para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, Os pontos do Festival para efeito de vaga serão atribuídos para a as provas pré-final e final da mesma forma que as provas com duas provas do campeonato (cláusula 7.1.2). A somatória dos pontos das duas provas (pré-final e final) definem o Campeão do Festival. Estes pontos serão somados aos pontos do campeonato até então auferidos e o 1º colocado de cada categoria (ROK Cup Executive Expert, e ROK Cup Executive Expert Plus) receberão as vagas.

1.2.1 PREMIAÇÃO

1.2.6.1 Serão atribuídas 02 (duas) vagas no ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, a ser realizado em local/data a ser divulgado (2020), que serão oferecidas como premiação no Rok Cup Festival, sendo:

- 1 (uma) Vaga Rok Cup Executive Expert
- 1 (uma) Vaga Rok Executive Expert Plus

1.2.6.1.1 Caso algum piloto que esteja correndo pela categoria Rok Executive Expert Plus tenha obtido a vaga pela categoria Geral (Rok Executive Expert), tal vaga terá prioridade na qualificação para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020. Neste caso o próximo piloto da categoria Rok Executive Expert Plus mais bem colocado receberá a vaga para a categoria em questão (Rok Executive Expert Plus).

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

1.2.1 CUSTEIOS

1.2.7.1 A Vortex Brasil e KGV irão fornecer gratuitamente, para uso durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, aos pilotos classificados os seguintes itens:

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

1.2.7.2 Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

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

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



1.2.7.5 PONTUAÇÃO DO ROK CUP FESTIVAL PARA A CSPKGV 2020: a etapa em que ocorrer a ROK Cup Festival contará pontos como uma prova de duas provas, seguindo os resultado das provas Classificatórias.

ART. 45º - REGULAMENTO DESPORTIVO – VAGA PARA O ROK CUP INTERNATIONAL 2020 – SHIFTER ROK

1.1 Em 2020 o piloto que estiver liderando a pontuação GERAL na CSPKGV ao final da 6ª Etapa (descartando 2 (duas) provas, na mesma Etapa ou não).

1.2 CUSTEIOS

A Vortex Brasil e KGV irão fornecer gratuitamente, para uso durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, ao piloto classificado os seguintes itens:

- Inscrição para o evento
- 1 Kart completo (com motor) com rodas de magnésio

1.2.1 Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

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

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

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2

ART. 1º - ETAPA

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

ART. 2º - CATEGORIA

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

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

ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA



3.1 Placa amarela com números pretos

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 KZG (Graduados) e KZS(Senior) 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 será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

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

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

ART. 5º - PESO

5.1 KZ2 GRADUADOS: 180 KG
KZ2 SENIOR: 180 KG

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

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

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR



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

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

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

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

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

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

6.2 MOTOR: Permitidos todos os modelos homologados CIK-FIA de qualquer época, conforme suas respectivas Fichas de Homologação, das seguintes marcas:

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

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

Modificações proibidas:

a) Interior do motor:

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

b) Exterior do motor:

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

A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor

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

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

6.2.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): Homologado CIK/FIA, qualquer marca, sem retrabalho, submetido a controle de ruído com decibelímetro. A organização se reserva o direito de reduzir o limite de ruído CIK/FIA se assim entender ser do seu interesse, e solicitar que qualquer concorrente substitua sua peça por outra mais silenciosa, a qualquer momento. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20).



6.2.5 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.

6.2.6 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação. Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.

6.2.7 RELAÇÃO: Livre.

6.2.8 FLANGE: Livre.

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

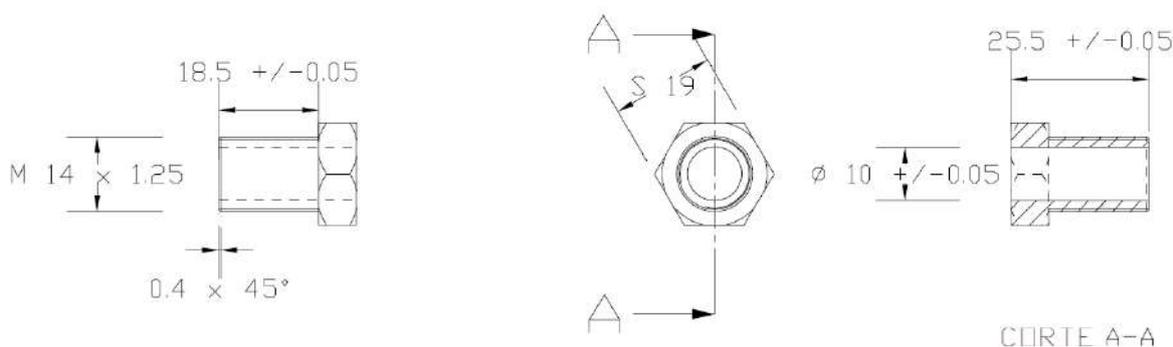
Método geral de medição do volume da câmara de combustão:

- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);

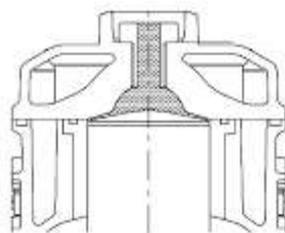
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:

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



$$\text{Volume do Inserto} = \pi \times 1 \times 2,55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$



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

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

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

6.2.12 PIRÂMIDE: Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

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

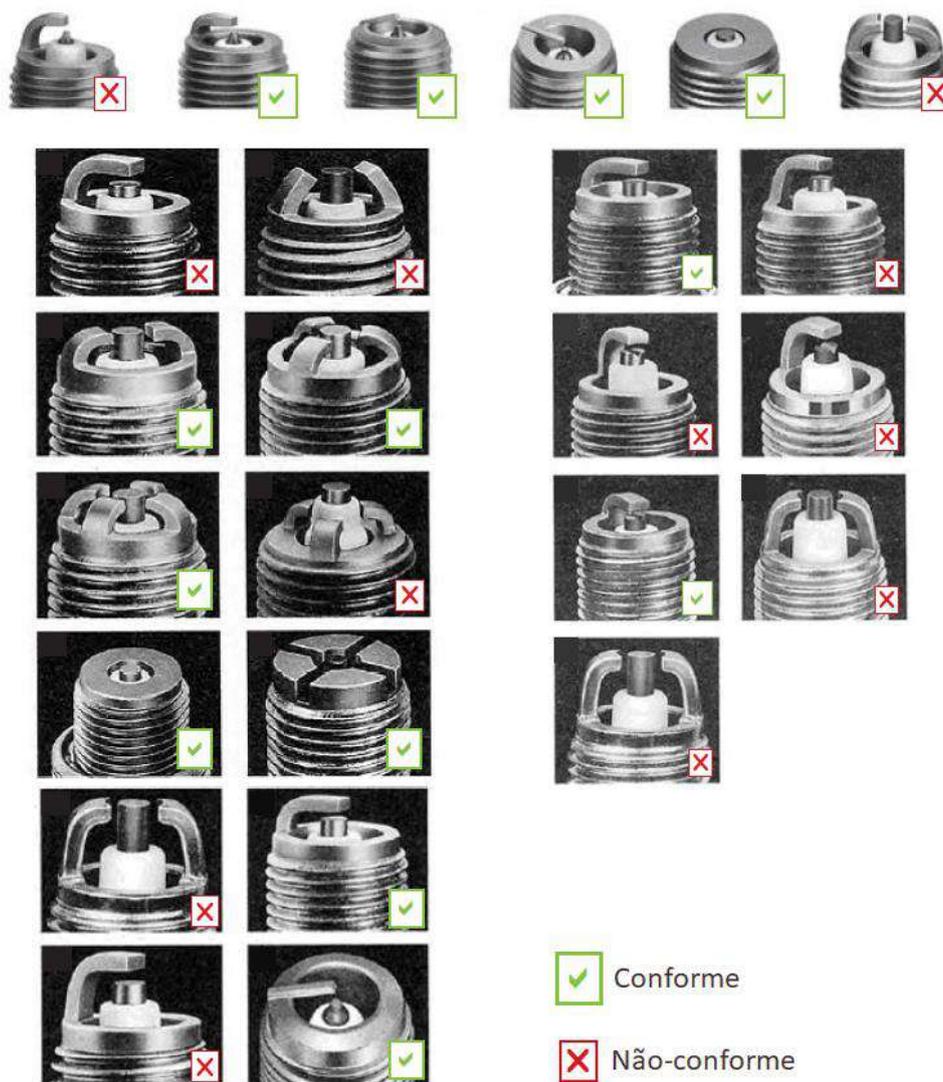
6.2.14 FILTRO DE AR: Homologado CBA ou CIK/FIA, sem retrabalho e completo.

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

6.2.16 BIELA: Original das marcas homologadas.

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





6.2.18 CÁRTER: Preparação Livre

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

ART. 7º - PNEUS

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

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

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 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.

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

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

ART. 1º - ETAPA

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

ART. 2º - CATEGORIAS:

2.1 EXPERT (GERAL): pilotos com idade mínima de 35 anos completos até 50 anos completos. Pilotos com menos de 35 anos que correram até o ano de 2019 estão autorizados a participar da Expert, com acréscimo de peso (ART. 5º).

2.2 EXPERT PLUS: pilotos com no mínimo 51 anos completos.

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

2.4 PÓDIO: Pilotos das categoria Rok Executive Expert, Rok Executive Expert Plus, concorrem a pódio/pontuação na classificação GERAL (Expert).

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 RE (Rok Executive Expert), RS (Rok Executive Expert Plus) 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 será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

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

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

ART. 5º - PESO

5.1 Peso 178 Kg

5.2 Karts com pilotos Expert com menos de 35 anos completos e que tenham competido até 2019 deverão correr com peso mínimo de 183 kg.

5.3 Pilotos com pelo menos 55 anos completos poderão, a seu critério, reduzir o peso mínimo em 1kg por ano a mais na idade. Ex: piloto com 55 anos completos podem correr com 177kg. Com 56 anos podem correr com 176kg, e assim por diante.

5.4 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.

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



ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSIS: Todos aqueles dotados de Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos). Liberado o intercâmbio de peças entre os mesmos. Todos os componentes deverão seguir o Regulamento Técnico CIK-FIA em suas especificações técnicas

6.1.1 Os chassis poderão ser checados contra suas Fichas de Homologação, segundo os critérios CIK-FIA.

6.1.1.1 ROK CUP FESTIVAL 4ª EDIÇÃO:

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

6.1.1.3 Em caso de perda total no chassis lacrado, condição que deve ser comprovada por Vistoria Técnica, será permitida a troca do chassis por outro da mesma marca.

6.1.1.4 O chassis declarado não poderá ser trocado por qualquer outra razão que não seja a do item anterior.

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

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

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

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

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

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

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

6.2 MOTORES

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

6.2.2 COROA: Livre

6.2.3 PINHÃO: 11 dentes

6.2.4 VELA: Obrigatória vela NGKB10EG ou NGKB10EGV

6.2.5 PONTO DE IGNIÇÃO: 3±1

6.2.6 PALHETA: autorizado apenas o uso da palheta com marca Vortex/OTK, MODELO LISA, SEM RETRABALHO. Conforme catálogo oficial Vortex ROK GP, é o modelo utilizado na ROK CUP USA. Espessura de 0,37 (mínimo) a 0,40 (máximo)mm.

6.2.7 CARBURADOR:

a. Dell'Orto VSH 30

b. As únicas modificações permitidas ao carburador Dell'Orto VSH 30 são:

1 - main jet

2 - Posição da trava da agulha.

Nenhuma outra modificação é permitida.

c. Presilhas do filtro de ar para o carburador devem usadas como fornecidas, originais.

d. Todas as peças do carburador devem permanecer originais.

e. Todos os gicleurs devem ser peças originais Dell'Orto.

f. Números estampados nas peças não garantem suas medidas. Todas as peças devem ser checadas com gabaritos/calibres/balança.

g. Dell'Orto VSH 30 – peças consideradas originais:

i. - Slide(pistonete): #40

ii. - Needle (agulha): K33

iii. - Outer pilot jet: #60

iv. - Inner pilot: B45 ou CD1

v. - Emulsion tube (spray nozzle): somente DP268

vi. - Boias: 4 g (gramas)

vii. - Tamanho máximo de venturi: 30mm

viii. - Needle seat: 250

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



6.2.9 Os Comissários Técnicos têm a prerrogativa de inspecionar qualquer motor ou peça a qualquer momento da programação semanal de cada Etapa da CSPKGV sem que haja motivo



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

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

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

6.2.12 Todos os radiadores devem estar fixados do lado esquerdo do piloto e colocados acima do quadro de chassis. Radiadores suplementares, se necessários, podem ser montados do lado esquerdo ou direito. O formato, tamanho e marca dos radiadores é livre, não sendo mais obrigatório o uso do conjunto original do motor ROK.

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

6.2.14 A partir da data de 06/03/2019 todos os motores de pilotos que competirem em qualquer categoria ROK devem apresentar os selos/lacres que identificam sua procedência (“comercializado pela BrasKart”).

6.2.14.1 O fornecimento dos selos/lacres bem como a identificação dos componentes citados nos motores é de interesse e responsabilidade exclusiva da BrasKart e dos pilotos participantes das categorias ROK. Os selos/lacres serão fornecidos e fixados de 3ª a 5ª feira

na semana da corrida de cada etapa por esta empresa nos seguintes componentes do conjunto motor:

- Cabeçote;
- Cilindro;
- Duas peças do cárter.

6.2.14.2 Os selos/lacres podem ser verificados a qualquer momento após as sessões oficiais em que houver Comissários Técnicos em serviço (Tomada de Tempo e provas). A falta ou adulteração de qualquer um dos selos/lacres resultará na desclassificação do competidor da sessão oficial ao final da qual tenha sido detectada a infração.

6.2.14.3 Entende-se por adulteração a modificação de qualquer característica do selo/lacre que seja identificada pela BrasKart como tendo sido feita sem autorização. Caberá aos Comissários Técnicos a identificação do problema e à BrasKart a determinação da ilegalidade ou não do selo/lacre.

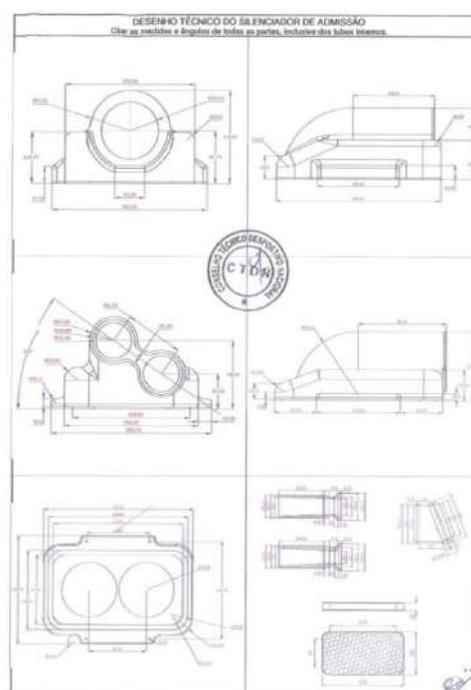
6.2.14.4 Caso a Regra de Claiming seja utilizada caberá ao **Vendedor** garantir a entrega do motor com os selos/lacres em perfeitas condições.

6.2.14.5 À Organização da CSPKGV caberá apenas a fiscalização do item nas ocasiões citadas.

6.3 FILTRO DE AR – Deverá ser usado o Abafador de Ruído (conhecido como filtro de admissão) RBC CBA 01/SA/13, completo com seu elemento filtrante de espuma. Caso a prova seja declarada CORRIDA COM CHUVA (WET RACE) pela Direção de Prova, o elemento poderá ser retirado, poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para trás. Mesmo que a chuva pare no meio da prova, com troca de pneus de chuva para slick, o elemento filtrante não será exigido na vistoria.

Abaixo ficha de homologação CBA para referência

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO		Homologação nº
		CBA-01/SA/13
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA		
SILENCIADOR DE ADMISSÃO (INLET SILENCER)		
Fabricante: RBC Preparações de Motores Ltda		
Marca: RBC		
Modelo / Tipo: R2		
Número Homologação CBA: CBA-01/SA/13		
Validade da homologação: 3 Anos + 1 de Carência		
Número de páginas: 02 (duas)		
<small>Essa ficha reproduz descrições, ilustrações e dimensões do silenciador de admissão no momento de homologação pela CBA. Somente a ficha de homologação poderá servir para identificar um produto homologado.</small>		
		
Foto do Silenciador de Admissão		
Carimbo e assinatura da CBA		Carimbo e assinatura do Fabricante
		





6.4 REGRA DE “CLAIMING”

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

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

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), quatro 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); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos da e sorteados pela organização do campeonato.

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

7.2 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 da segurança.

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



CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500

ART. 1º - FORMATO DAS PROVAS

1.1 ETAPAS - 1ª, 2ª, 3ª, 5ª, 6ª e 7ª: **SPRINT**

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

Essa volta deve ser aberta até o 40º minuto de prova. Não será considerada como válida a volta obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Se uma equipe estiver dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha o tempo desta parada será interrompido, valendo apenas o tempo cumprido até o momento da passagem do líder pela linha de chegada no complemento da volta anterior ao acionamento da bandeira vermelha. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

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

1.1.3 PENALIZAÇÃO – No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 05 minutos (ex: fez uma volta de 4:59, faltando 01 segundo para completar: time penalty de 02 segundos; volta de 4:33 time penalty de 54 segundos).

BANDEIRA PRETA: poderá voltar na segunda prova desde que troque o piloto

1.2 ETAPAS – 4ª e Super-Final (8ª): **ENDURANCE**

1.2.1 TRAJADOS:

1.2.1.1 4ª Etapa – a definir

1.2.1.2 8ª Etapa - “500 MILHAS”.

1.2.2 Duração de 3:00h (três horas), em prova única. Todas as equipes deverão executar 3 (três) paradas obrigatórias, quais sejam: 2 (duas) paradas de 5 (cinco) minutos cada e 1 (uma) parada de 8 (oito) minutos, que serão oficializadas pela cronometragem.

1.2.2.1 Caberá a cada equipe a decisão de qual é a ordem para cumprimento das paradas obrigatórias, bem como, quando realizarão cada uma delas, desde que providenciem tais paradas dentro do tempo limite de 02h40min. de prova, quando serão fechados os boxes. Portanto, até referido tempo de prova, as equipes terão de ter cumprido integralmente os tempos estipulados para realização das paradas obrigatórias.

1.2.2.2 Ao final da prova, verificado pela cronometragem que os tempos de paradas obrigatórias não foram cumpridos integralmente pelas equipes, deverá ser acrescentado ao



tempo final da prova da equipe infratora, o dobro do tempo que faltar para o cumprimento do total de 18 (dezoito) minutos de parada obrigatória.

1.2.3 Não será considerada como válida a volta obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Se uma equipe estiver dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha o tempo desta parada será interrompido, valendo apenas o tempo cumprido até o momento a passagem do líder pela linha de chegada no complemento da volta anterior ao acionamento da bandeira vermelha. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

1.2.4 PENALIZAÇÃO:

1.2.4.1 No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos ou 8 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 5 minutos ou 10 minutos (ex: fez uma volta de 4:59, faltando 1 segundo para completar: Time Penalty de 2 segundos; volta de 4:33: Time Penalty de 54 segundos).

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

- Parada obrigatória de 5 minutos – 10 voltas por parada não cumprida
- Se a equipe ainda realizar a parada mesmo após o limite – 2 voltas.

1.2.4.3 A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua parada de 8 minutos.

1.2.4.4 DESOBEDIÊNCIA A BANDEIRA DE BOX: se a equipe receber a bandeira preta com bola laranja ou qualquer outra ordem de parar nos boxes e não cumpri-la receberá uma penalização de acréscimo de 2 voltas, e o piloto que estiver no kart nesta ocasião receberá “Cartão Vermelho”, não podendo mais participar desta prova.

Durante uma etapa ENDURANCE a categoria Pró 500 poderá realizar uma volta JOKER conforme divulgado com a programação da etapa.

1.2.4.5 REGRA ÚNICA: Todas as equipes inscritas para a etapa poderão realizar uma (1) única vez a volta JOKER durante a prova. Esta volta deverá ser obrigatoriamente aberta e fechada na faixa principal da cronometragem.

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

1.4 Sempre que uma equipe cumprir uma punição no local pré determinado pela direção de provas, esta equipe deverá fechar a volta na linha de largada/ chegada. É rigorosamente



proibida a entrada no box na volta da punição.

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.1 PONTUAÇÃO:

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

2.1.2 As etapas **ENDURANCE** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV, item 7.1.3.** (Vencedor recebe 60 pontos).

2.2 **PÓDIO** – Será feito conforme a posição de chegada das equipes, após descontos e penalidades verificadas e confirmadas pela cronometragem e pela Vistoria Técnica.

ART. 3º EQUIPES

3.1 **ETAPAS SPRINT:** Poderão participar até 2 (dois) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para a pontuação vale o número do kart. Será declarada vencedora da etapa a equipe que somar o maior número de pontos na etapa.

3.2 **ETAPAS ENDURANCE:** Poderão participar até 4 (quatro) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para a pontuação vale o número do kart. Será declarada vencedora da etapa a equipe que somar o maior número de pontos na etapa

ART. 4º – MANUTENÇÃO

4.1 Será permitida a entrada de dois mecânicos na pista (desde que devidamente autorizados pelos comissários) para efetuar reparos no kart que por motivo de quebra não tenha condições de chegar aos boxes. Antes de qualquer reparo o kart deverá ser reposicionado em local seguro, fora da faixa de rolagem e distante das áreas de risco. Em nenhuma hipótese será permitida a entrada de carrinho na pista para remover o kart.

ART. 5º - CATEGORIAS

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

5.1.1 **PRO 500:** classificação geral;

5.1.2 **PRO 500 SENIOR:** pilotos acima de 40 anos completos.

5.1.3 **PRO 500 LIGHT:** Pilotos com no máximo 2 (dois) anos de CDN, exceto CDN PKI, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light 2019, ou que esteja há 5 anos sem CDN.



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

ART. 6º - NUMERAÇÃO

6.1 **PRO 500** - Placa BRANCA com número PRETO.
PRO 500 SENIOR – Placa PRETA com número BRANCO
PRO 500 LIGHT – VERMELHO com número BRANCO

6.2 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria: 500 na cor preta com traço de 8mm.

6.3 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. 7º - ABASTECIMENTO

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

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

7.2.1 Tanque original do fabricante do chassi. Não será permitido intercambio de tanques de diferentes fabricantes.

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

7.4 Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade máxima de 5 litros de combustível.

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



ART. 8º PESO

8.1 PRO500, PRO500 SENIOR E PRO500 LIGHT : 200 KG

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

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

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

ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS

9.1 **CHASSIS - PRO500, PRO500 SÊNIOR E PRO500 LIGHT:** Qualquer marca homologada CBA e/ou CIK/FIA desde que a marca tenha representante oficial no Brasil, liberado o intercâmbio de peças entre os fabricantes nacionais homologados CBA. O chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, tanque de combustível e para-choque estendido para a proteção das rodas traseiras. Apenas 1 (um) chassi poderá ser utilizado por uma equipe em cada etapa, sendo o mesmo lacrado para fins de inspeção e controle.

9.1.1 Chassis CIK/FIA: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR(Danilo Rossi), KR(Kart Republic), CRG.

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

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

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

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

9.2 **MOTOR-** Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

9.2.1 **SORTEIOS DE MOTOR: QUINTA-FEIRA** serão sorteados motores para os pilotos inscritos para uso no último treino oficial. Cada motor será lacrado no chassi do kart pela organização e não será devolvido ao final do treino. Se o lacre for violado o kart poderá ser



penalizado e/ou excluído da prova. Após o treino de sexta-feira será facultado à equipe a troca do motor em até 10 minutos depois do seu final.

9.2.2 TOMADA DE TEMPO: Será permitido trocar de motor após a tomada, devendo também ser realizada em até 10 minutos depois do final da mesma. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor nestas duas ocasiões sem constatação pela de falhas ou problemas pela organização será penalizado(a) com perda de 4 (quatro) posições no grid de largada. Caso seja constatado pela organização quebra proposital o piloto será excluído, o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo.

9.2.3 Será realizado o sorteio e a entrega dos motores para a categoria Pró 500 conforme a programação. A entrega dos motores será sem os coletores de escapamentos.

A organização KGV realizará a entrega e lacração dos coletores de escapamentos nos boxes das conforme o horário divulgado na programação.

Após os treinos as equipes que solicitarem a troca do motor conforme regulamento deverão se encaminhar com o kart até a sala de motores para realizar a troca do motor e a lacração do coletor de escapamento.

Não serão autorizados a entrada no Parque Fechado karts sem a devida lacração.

9.3 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.

9.4 RELAÇÃO

9.4.1 Coroa 41 dentes

9.4.2 Pinhão de 13 dentes. (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada equipe será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

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

9.4.4 Liberadas as embreagens homologadas CBA.

9.4.5 Passo 428 (moto)

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

9.5.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria no mesmo, a Equipe do referido kart terá que providenciar outro similar para esta substituição, e terá que ser fixado como demonstrado na foto abaixo:



9.6 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.

9.7 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.

A organização KGV poderá realizar a entrega e lacração dos coletores de escapamentos nos boxes das conforme o horário divulgado na programação. Após os treinos as equipes que solicitarem a troca do motor conforme regulamento deverão se encaminhar com o kart até a sala de motores para realizar a troca do motor e a lacração do coletor de escapamento.

Não serão autorizados a entrada no Parque Fechado karts sem a devida lacração.



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.

ART. 10 ° CARENAGEM

10.1 Modelo único KGV2018, é obrigatório realizar cortes na carenagem conforme gabaritos anexados. Quaisquer outras modificações que venham ou não a alterar aerodinamicamente da carenagem são proibidas. Não serão permitidos adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos, venturis, etc.).

10.1.1 É obrigatório, por razões de segurança e confiabilidade, o emprego em karts de todas as marcas, dos seguintes dispositivos de estrutura e fixação das carenagens:

- Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como “espetos”);
- Fixação frontal: aparafusada diretamente no bico original do kart podendo ser usado amortecedores de borracha como distanciador na frente e obrigatório nas laterais do bico;
- Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart
- Para-choque traseiro: uso obrigatório de para-choque de plástico homologado CIK-FIA ou CBA ou de metal completo, totalmente revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340 mm (sem a barra inferior).



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm

DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO



ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO



FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NA PARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE 44 mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200 mm





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

ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS

11.1 Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para a total adaptação, para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de vistoria específica).

11.2 CRITÉRIO DE USO: A equipe da qual fizer parte com 01 piloto portador de necessidades motoras especiais poderá usar este kart como sendo o 2º da equipe. A troca de kart será realizado à porta do box onde estiver esta equipe, sendo que o piloto que for substituir o piloto deficiente deverá permanecer ao lado de seu kart e somente poderá sentar e ser empurrado após a total parada do kart que adentrou ao box. A equipe deverá nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto a área de abastecimento. Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado pelo fiscal, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado a porta de seu box. Em caso de acidente ou quebra, o kart poderá ser retirado de imediato do Parque Fechado e somente irá para a pista quando o outro kart danificado estiver consertado, sempre acompanhado de um fiscal ou de um comissário técnico ou desportivo.

ART. 12º REGRA DE “CLAIMING”:

12.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da PRO500 (Geral) poderão ser adquiridos por qualquer piloto/equipe que esteja devidamente inscrito, naquela determinada etapa, após o término do evento. O pedido de “Claiming” deve ser feito à Secretaria de Prova entre a largada da corrida e o final da Vistoria Técnica. Após o final da Vistoria Técnica o eixo não estará mais sujeito à aplicação da regra. Caso mais de um piloto requisite a compra de um mesmo eixo valerá o pedido do piloto de PIOR CLASSIFICAÇÃO.

12.2 O valor cobrado será o mesmo de um eixo novo vendido na loja Sabiá Racing e o pagamento deverá ser feito à vista em dinheiro ou cheque para o clube organizador. Caso o pagamento seja feito em cheque, o eixo ficará retido com a organização até a compensação do mesmo. O clube organizador irá adquirir um novo eixo e providenciará a entrega do mesmo para o piloto cujo eixo foi comprado.

12.3 O eixo objeto da regra será entregue no estado em que se encontrar ao final da Vistoria Técnica (com a condição de oferecer mínimas condições de montagem) e sem qualquer garantia por parte do vendedor ou Organização.

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

12.5 Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2020.

ART. 13º SUPORTE DE SENSOR

13.1 Uso obrigatório, posicionamento vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



ART. 14º PNEUS

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

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

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

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



CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER ROK

ART. 1º - ETAPA

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

ART. 2º - CATEGORIA: Pilotos portadores de licença de piloto, PGK, PSK-B, PSK-A ou PNK.

2.1 SHIFTER ROK SENIOR: pilotos entre 30 e 39 anos completos. **(CLASSIFICAÇÃO GERAL)**
SHIFTER ROK SUPER-SÊNIOR: pilotos acima de 40 anos completos.

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

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

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



ART. 5º - PESO

5.1 SHIFTER ROK SENIOR (GERAL): 190 kg
SHIFTER ROK SUPER-SÊNIOR: 190 kg

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

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

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

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

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

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

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

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

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

6.2 MOTOR: A SHIFTER ROK é destinada ao uso exclusivo dos motores Vortex ROK SHIFTER., respeitando sua Ficha de Homologação (**ART. 8º ou link em www.kartodromogranjaviana.com.br**).

Todas as peças de motor devem ser originais VORTEX deste modelo. Os motores ou acessórios NÃO podem ser modificados em seu formato, conteúdo ou função que difira do seu conceito original. É proibido acrescentar ou retirar material ou qualquer componente que não aqueles indicados na Ficha de Homologação ou adendo oficial a este regulamento.

6.2.1 RELAÇÃO (pinhão e corôa): Livre.

6.2.2 RELAÇÕES DE MARCHA INTERNAS AO MOTOR: conforme Ficha de Homologação;

6.2.3 VELA: Original do motor obrigatória vela NGKB10EG e NKGB10EGV. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5 mm máximo, passo M14 x 1,25.



6.2.4 CARBURADOR: as especificações e medidas autorizadas e componentes para o carburador nesta categoria são:

a. Dell'Orto VSH 30

b. As únicas modificações permitidas ao carburador Dell'Orto VSH 30 são:

1 - main jet

2 - Posição da trava da agulha.

Nenhuma outra modificação é permitida.

c. Presilhas do filtro de ar para o carburador devem usadas como fornecidas, originais.

d. Todas as peças do carburador devem permanecer originais.

e. Todos os gicleurs devem ser peças originais Dell'Orto.

f. Números estampados nas peças não garantem suas medidas. Todas as peças devem ser checadas com gabaritos/calibres/balança.

g. Dell'Orto VSH 30 - peças consideradas originais:

i. ---Slide(pistonete): #40

ii. ---Needle (agulha): K98

iii. ---Outer pilot jet: #60

iv. ---Inner pilot: B45 até B50

v. ---Emulsion tube (spray nozzle): somente DP268

vi. ---Boias: 4 g (gramas)

vii. ---Tamanho máximo de venturi: 30mm

viii. --- needle seat: 250

6.3 FILTRO DE AR: Original do motor ou homologado CBA.

6.3.1 PALHETA: original do motor, espessura de 0,24 a 0,26mm



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

ART. 7º - PNEUS

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

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

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

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

ART. 8º - FICHA DE HOMOLOGAÇÃO MOTOR VORTEX SHIFTER ROK



SHIFTER ROK 2017



SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE

IDENTIFICATION SHEET

FICHE D'IDENTIFICATION

La presente scheda di identificazione riproduce descrizioni, illustrazioni e dimensioni del motore SHIFTER ROK per l'utilizzo nel PROGETTO SHIFTER ROK CUP riconosciuto dall'ACI CSAI.
 This Identification Sheet reproduces descriptions, illustrations and dimensions of the SHIFTER ROK engine to be used in the SHIFTER ROK CUP PROJECT recognised by the ACI CSAI.
 La présente Fiche d'identification reproduit descriptions, illustrations et dimensions du moteur SHIFTER ROK utilisé dans le SHIFTER ROK CUP PROJECT reconnue par la ACI CSAI.



Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

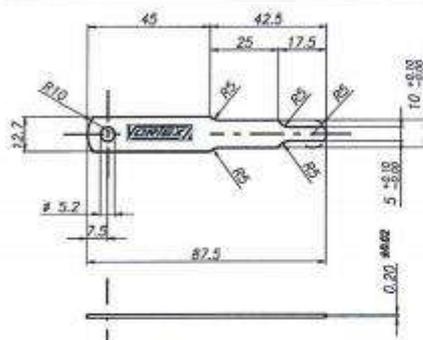
Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017

**OGNI AGGIUNTA O ASPORTAZIONE (raccordatura, lucidatura, ecc.) DI MATERIALE RISPETTO AI PEZZI ORIGINALI E' PROIBITA
EVERY MATERIAL ADDING OR REMOVAL (mashing, burnishing, etc.) FROM ORIGINAL COMPONENTS IS FORBIDDEN
CHAQUE AJOUTES OU ENLEVEMENT (usinage, polissage, ecc.) DES MATERIAUX PAR RAPORT AUX PIECES ORIGINAUX EST
INTERDITE**

ALESAGGIO ORIGINALE	ORIGINAL BORE	ALESAGE D'ORIGINE	53.90 mm
ALESAGGIO MASSIMO	MAX ALLOWED BORE	ALESAGE MAXIMUM	54.08 mm
CORSA	STROKE	COURSE	54.5 ±0.2mm
CILINDRATA ORIGINALE	ORIGINAL DISPLACEMENT	CAPACITE' D'ORIGINE	124.380 cc
CILINDRATA MASSIMA	MAXIMUM DISPLACEMENT	CAPACITE' MAXIMUM	126.000 cc
INTERASSE FORI BIELLA	CONROD HOLES INTERAXLE	ENTRAXE DE LA BIELLE	110±0.2 mm
SVILUPPO DEL CILINDRO	CYLINDER DEVELOPEMENT	DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE	



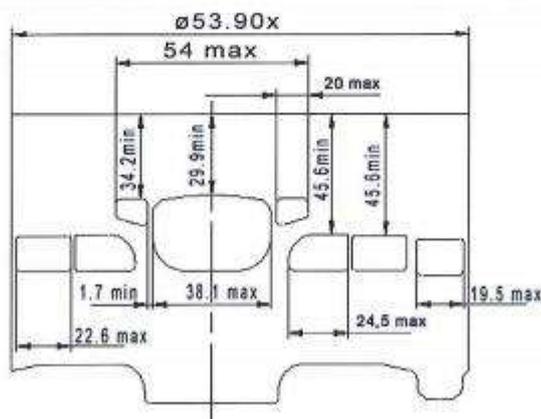
L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 5 mm. (come disegno di fianco)

The exhaust angular reading must be measured with a 0,20 mm thick and 5 mm wide wedge. (see drawing beside).

L'angle d'échappement doit être mesuré avec une cale de 0,20 mm d'épaisseur et de 5 mm de largeur. (voir dessin à côté).

SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT	197° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	182° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS	130° MAX
TRAVASI SECONDARI	SECONDARY TRANSFERS	TRANSFERES SECONDAIRES	130° MAX

MISURE CORDALI
CHORD READINGS
LECTURES CORDALE



Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta o/la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

LUNGHEZZA CANALE DI SCARICO EXHAUST DUCT LENGTH LONGUEUR DU CANAL D'ÉCHAPPEMENT		
	ANGOLO α in ° ANGLE α en ° ANGLE α IN	L minima en l in mm L minimum en l in mm L minimum en l in mm
	72° +/-1°	47 mm
<p>La mesure L min. sera le résultat de la valeur relevée sur le moteur de référence moins 5 mm. The L min. dimension will be the result of the value taken on the reference engine minus 5 mm.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> A : Guide-centreur se centrant par rapport au canal d'échappement par les vis de fixation du collecteur d'échappement, ayant une épaisseur totale de 20 +/- 0,05 mm et étant percé en son centre d'un trou de diamètre 5 mm, alésé H7. A : Centring guide centred in relation to the exhaust duct by the exhaust manifold fixation screws, with a total thickness of 20 +/- 0.05 mm and being drilled in its centre by a hole with a 5 mm diameter, H7 bore. B : Jauge de contrôle composée d'une tige de diamètre 5g6 ayant à son extrémité un rayon de 2,5 mm et d'une longueur = L min + 20+10. B : Control gauge composed of a shaft with a 5g6 diameter having a 2.5 mm radius at its end and a length = L min + 20+10. 		

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

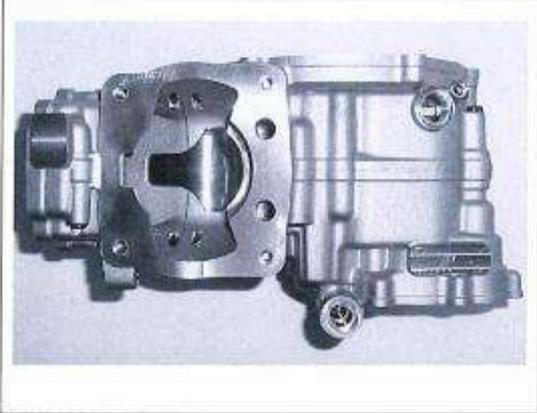
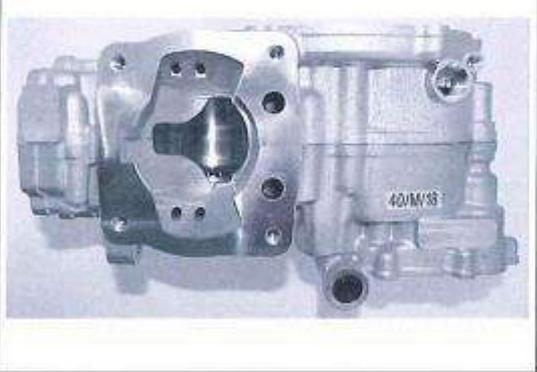
Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



<p>FOTO DEL CARTER (LATO GUARNIZIONE) PHOTO DU CARTE(CÔTÉ JOINT) PHOTO OF THE SUMP (GASKET FACE)</p>	<p>FOTO DI UNA PARTE INTERNA DEL CARTER PHOTO D'UNE PARTIE INTÉRIEURE DU CARTER PHOTO OF AN INTERNAL PART OF THE SUMP</p>
	
	

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



DESCRIZIONE: CILINDRO CON CANNA IN GHISA DESCRIPTION : CYLINDER WITH CAST IRON LINER DESCRIPTION : CYLINDRE AVEC CHEMISE EN FONTE	
BASE CILINDRO CYLINDER BASE PIED DU CYLINDRE	SEZIONE DEL CILINDRO CYLINDER SECTION COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE
BASE CILINDRO CYLINDER BASE PIED DU CYLINDRE	CONDOTTO DI SCARICO EXHAUST DUCT CONDUITE D'ÉCHAPPEMENT

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore: a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

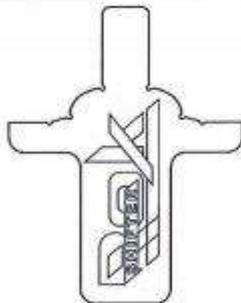
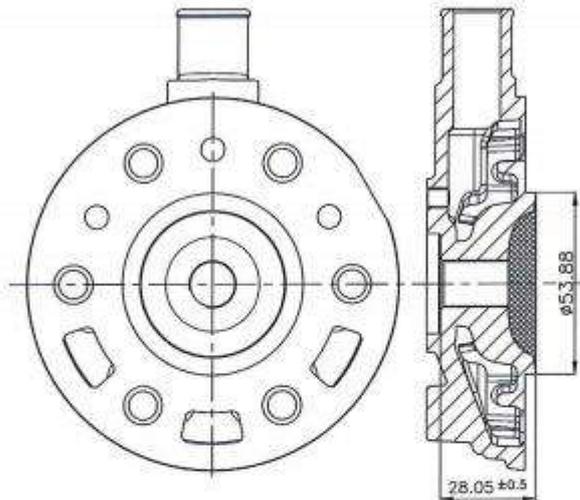
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE
CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER
CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION

VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO : MINIMO MISURATO AL BORDO SUPERIORE DELL'INSERTO CIK/FIA 13 cc Min

COMBUSTION CHAMBER VOLUME : MINIMUM MEASURED AT THE TOP EDGE OF THE CIK/FIA INSERT 13 cc Min

VOLUME CHAMBRE DE COMBUSTION : MINIMUM MESURE AU BORD SUPERIEUR DU INSERT CIK/FIA 13 cc Min

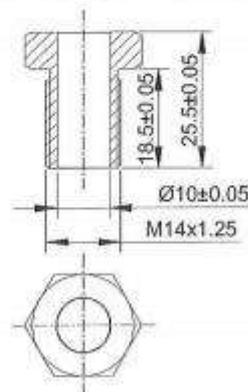
SQUISH THICKNESS – SQUISH - EPESSEUR DE SQUISH : 1,15mm Min



DIMA CONTROLLO PROFILO CAMERA DI COMBUSTIONE

TEMPLATE FOR CHECKING THE COMBUSTION CHAMBER PROFILE

GABARIT POUR LA VERIFICATION DU PROFIL DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION



INSERTO CANDELA
PER CONTROLLO
VOLUME CAMERA DI
COMBUSTIONE

SPARK PLUG INSERT
FOR COMBUSTION
CHAMBER VOLUME
CHECK

INSERT DE BOUGIE
POUR LE CONTROLE
DU VOLUME DE LA
CHAMBRE DE
COMBUSTION

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela (verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela (L'inserto stretto sulla testata, non dovrà oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Esso dovrà essere fissato sulla testata nello stesso ed identico modo come era fissata la candela di 18,5mm)
- Rendere stagno con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferica del cilindro
- Mettere il pistone a punto morto superiore e bloccare l'albero motore
- Asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso
- Assicurarsi che il motore sia in piano
- Fare rimontare la testata e stringerla alla coppia di serraggio definita dal Costruttore
- Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio utilizzato per fare la miscela e il 50% di carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto
- Il volume allora misurato dovrà corrispondere al volume minimo della camera di combustione indicato nella scheda di identificazione del motore stesso

PROCEDURE USED TO MEASURE THE VOLUME OF THE COMBUSTION CHAMBER

- Disassemble the engine from the chassis
- Wait until the temperature is ambient temperature
- Disassemble the cylinder head in order to verify the projection of the sparking plug inside the combustion chamber.
- Disassemble the sparking plug (verify the height of 18,5mm)
- Screw the "INSERT" at the place of the sparking plug (The insert on the cylinder head has not to overpass the superior part of the combustion chamber. It has to be fixed on the cylinder head in the same way the sparking plug of 18,5mm was fixed)
- Make it air tight and water tight with grease the upper part of the piston and the cylinder device
- Raise up the piston and stop the crankshaft
- Dry up the excess of grease
- Be sure that the engine is on a flat surface
- Move up the cylinder head and tighten it to clamping forces defined by the manufacturer.
- Fill up the combustion chamber (with a mixture composed by 50% of the oil used to make the mixture and the 50% of the fuel) using a graduated burette (mechanical or electrical) until the upper border of the insert.
- The measured volume must show a value which is complying with the minimum combustion chamber volume set on the engine identification sheet concerned.

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

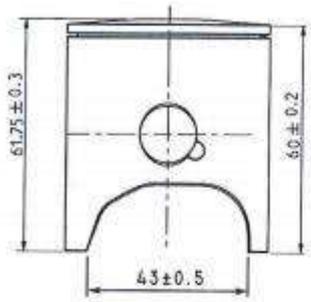
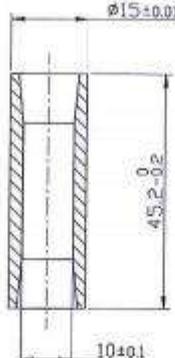
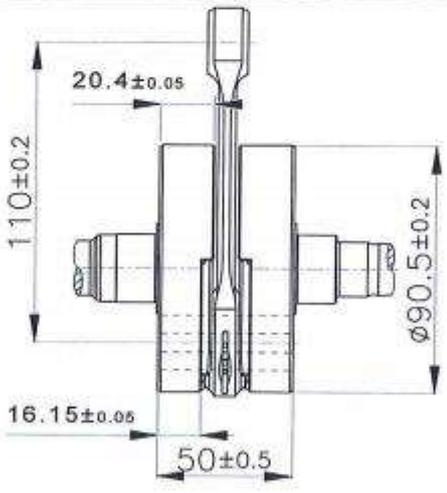
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



Automobile Club d'Italia
SPORT

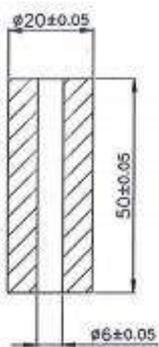
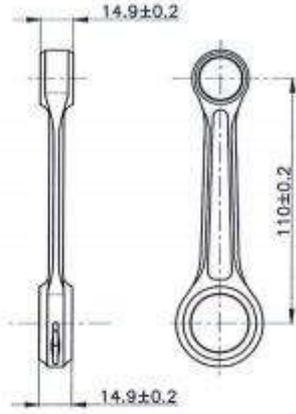
PISTONE PISTON PISTON	SPINOTTO PISTONE PISTON PIN AXE DE PISTON	PISTONE PISTON PISTON
 <p>PESO WEIGHT POID 118 g / ±5g</p>	 <p>PESO WEIGHT POID 30 gr Min</p>	<p>Obbligatorio avere il pistone marchiato VORTEX di fusione come in figura Mandatory to have the brand VORTEX cast piston as shown in the picture Obligatoire d'avoir le piston en fonte marque VORTEX comme sur la figure</p> 
<p>ALBERO MOTORE CRANKSHAFT VILEBREQUIN</p>		
 <p>PESO COMPLETO COMPLETE WEIGHT POID COMPLETE 2165 ±10 gr.</p>		

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.
Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.
Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



<p>ASSE D' ACCOPPIAMENTO CRANKSHAFT CRANKPIN AXE DE VILLEBREQUIN</p>  <p>PESO WEIGHT POID 111 ±1gr</p>	<p>BIELLA CONROD BIELLE</p>  <p>PESO WEIGHT POID 125 ±5gr</p>
<p>FOTO DELLA BIELLA PICTURES OF CONROD PHOTO DE LA BIELLE</p> 	<p>FOTO DELL'ALBERO MOTORE PICTURE OF CRANKSHAFT PHOTOS DE VILEBREQUIN</p> 

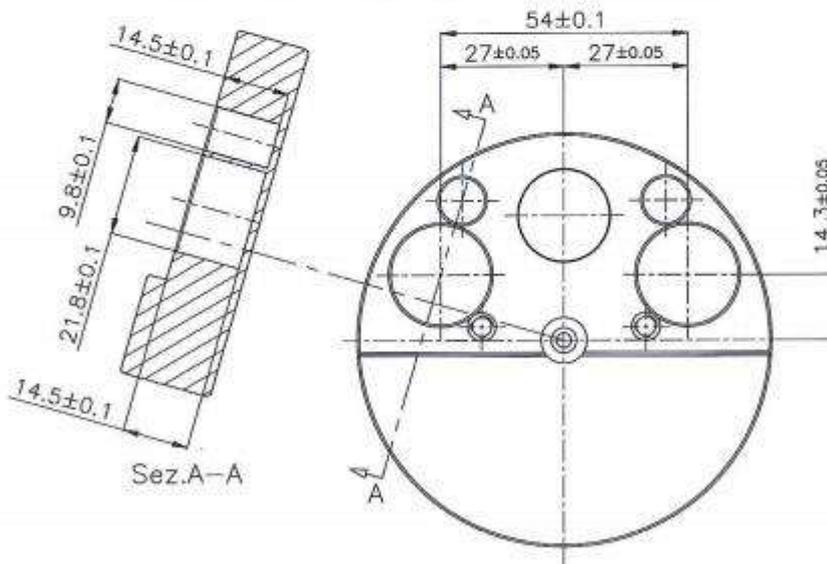
Attenzione : TUTTE LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-Inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017

FOTO DELL'ALBERO MOTORE EVIDENZIANDO MASSE PER EQUILIBRATURA
 PICTURE OF CRANKSHAFT WITH THE BALANCER
 PHOTOS DE VILEBREQUIN AVEC EQUILIBRAGE



Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

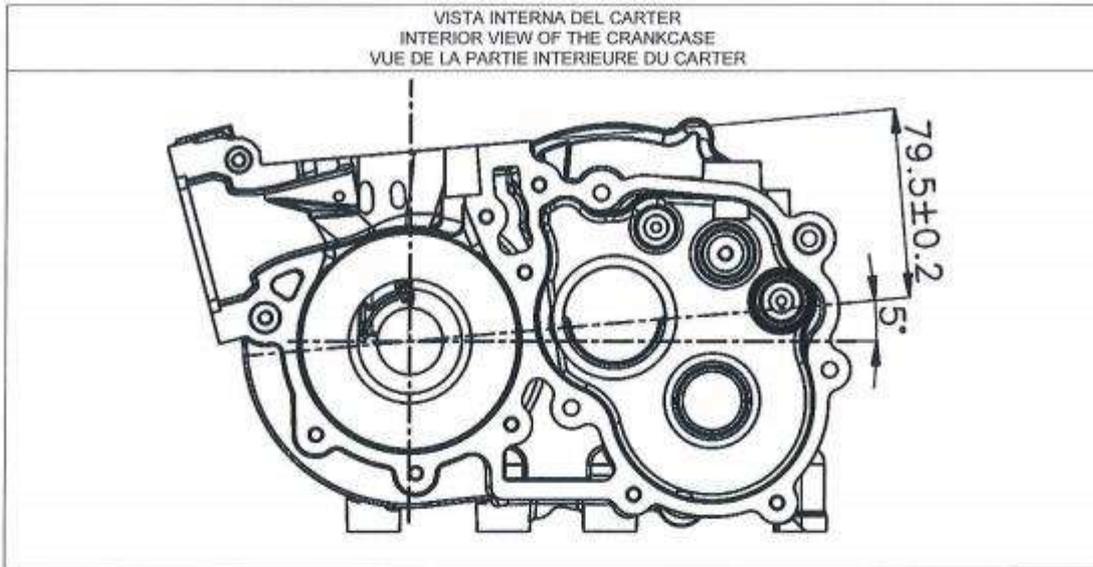
Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017



Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

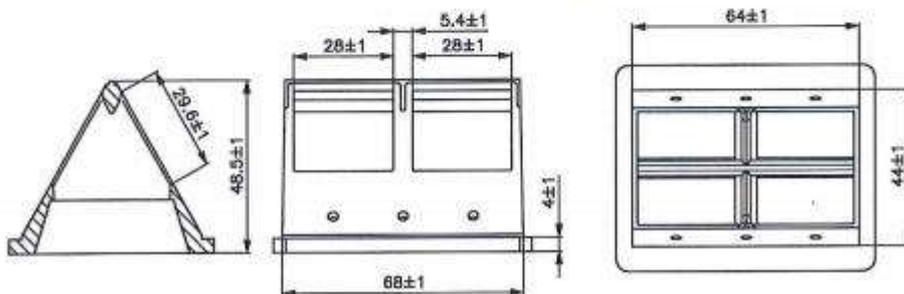
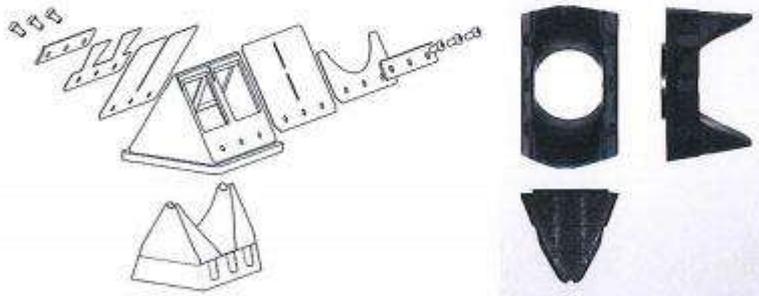
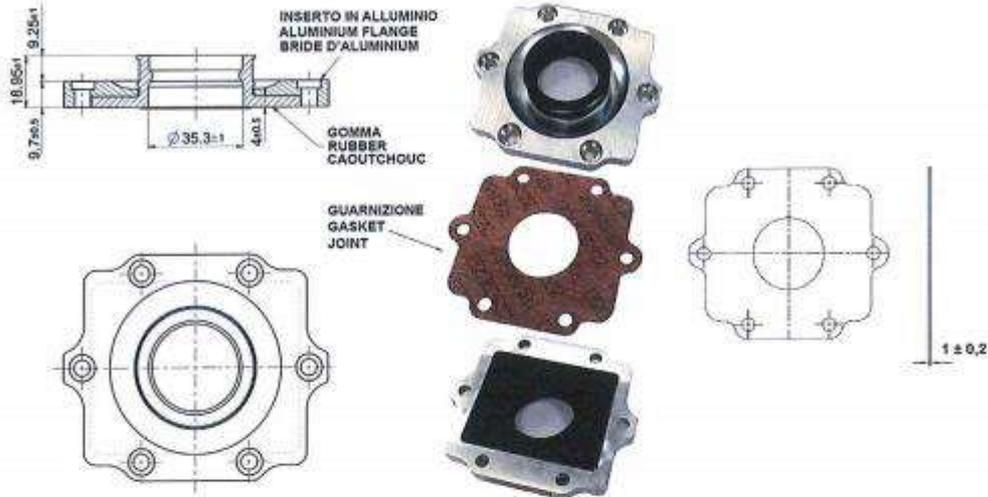
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



DISEGNO DEL PACCO LAMELLARE MOD. 2016
DESSIN DE LA BOÎTE À CLAPETS MOD. 2016
TECHNICAL OF THE REED VALVE MOD. 2016



Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK

2017



CAMBIO GEARBOX BOÎTE DE VITESSES			
Coppia primaria / Primary coupling / Couple primaire			<u>Z17/67</u>
Rapporti cambio Gearbox ratios Rapports de boîte de vitesses			
Marcia	Albero primario	Albero secondario	Lettura dei valori ottenuta dopo tre giri del motore
Vitesse	Arbre primaire	Arbre secondaire	Relevé des valeurs obtenues après trois tours moteur
Gear	Primary shaft	Secondary shaft	Reading of values obtained after three engine revs
1 ^{ère} /1 st	<u>13</u>	<u>33</u>	<u>108.2°</u>
2 ^e /2 nd	<u>16</u>	<u>29</u>	<u>151.2°</u>
3 ^e /3 rd	<u>16</u>	<u>24</u>	<u>183.1°</u>
4 ^e /4 th	<u>18</u>	<u>22</u>	<u>224.2°</u>
5 ^e /5 th	<u>22</u>	<u>23</u>	<u>262.1°</u>
6 ^e /6 th	<u>27</u>	<u>25</u>	<u>296.0°</u>

COME DA ART. 2, PAR. 16.7 DEL REGOLAMENTO TECNICO CIK/FIA, A DISCREZIONE DEI COMMISSARI TECNICI E' AMMESSO SCAMBIARE I SISTEMI DI ACCENSIONE DEI CONCORRENTI CON SISTEMI FORNITI DAGLI ORGANIZZATORI (DELLO STESSO MODELLO OMOLOGATO)

AS PER ART. 2, PAR. 16.7 OF THE CIK/FIA TECHNICAL REGULATIONS, ON DECISION OF THE STEWARDS, IT WILL BE AUTHORISED TO INTERCHANGE ENTRANTS' IGNITION SYSTEMS FOR THE SYSTEMS SUPPLIED BY THE ORGANISERS (SAME HOMOLOGATED MODELS)

COMME DU ART 2, PAR. 16.7 DU REGLEMENT TECHNIQUE CIK/FIA, SUR DECISION DES COMMISSAIRES SPORTIFS, IL SERA POSSIBLE D'INTERCHANGER L'ALLUMAGE DES CONCURRENTS CONTRE CELUI FOURNI PAR LES ORGANISATEURS (MEMES MODELES HOMOLOGUES).

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.





SHIFTER ROK 2017



ACCENSIONE PVL	105 458	54/A/18
IGNITION PVL	105 458	54/A/18
ALLUMAGE PVL	105 458	54/A/18



SARÀ CONSENTITO SOLO L'UTILIZZO DI BOBINE MARCHIATE, COME BEN VISIBILE NELLE FIGURE SOPRA RIPORTATE.

USE OF COILS MARKED WILL BE ALLOWED, AS MENTIONED IN THE ABOVE PICTURES.

IL SERA PERMIS L'UTILISATION DES BOBINES MARQUES, COMME BIEN VISIBILE DANS LES ILLUSTRATION CI-DESSUS REPORTES.

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and/or removal of material and/or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017

**MARMITTA MARCHIATA VORTEX-SHIFTER-ROK
EXHAUST MUFFLER VORTEX- SHIFTER-ROK SEALED
POT D'ECHEPAMENT MARQUE' VORTEX-SHIFTER ROK**

MISURA COLLETTORE COMPRESA SALDATURA
DIMENSION OF COLLECTOR INCLUDING WELDING
DIMENSION COLLECTEUR COMPRIS SOUDAGE

A

MISURA CORDALE ESTERNA A = 765 ± 5 mm
EXTERNAL CHORD READING A = 765 ± 5 mm
LECTURE CORDALE EXTERIEURE A = 765 ± 5 mm

PESO
WEIGHT
POIDS **1505 ± 5%**

**SILENZIATORE MARCHIATO SHIFTER ROK E COMPONENTI 2016
SILENCER SHIFTER ROK SEALED AND COMPONENTS 2016
SILENCIEUX MARQUE' ET SES ELEMENTS 2016**

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
 Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
 Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.
 Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017

<p>RACCORDO MARMITTA SILENZIATORE SILENCER-MUTTLER BENT PIPE COURBE-POT SILENCIEUX</p>	<p>GUARNIZIONE SCARICO EXHAUST GASKET ÉCHAPPEMENT JOINT</p>

<p>COLLETORE DI SCARICO EXHAUST MANIFOLD COLLECTEUR ÉCHAPPEMENT</p>	

±

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

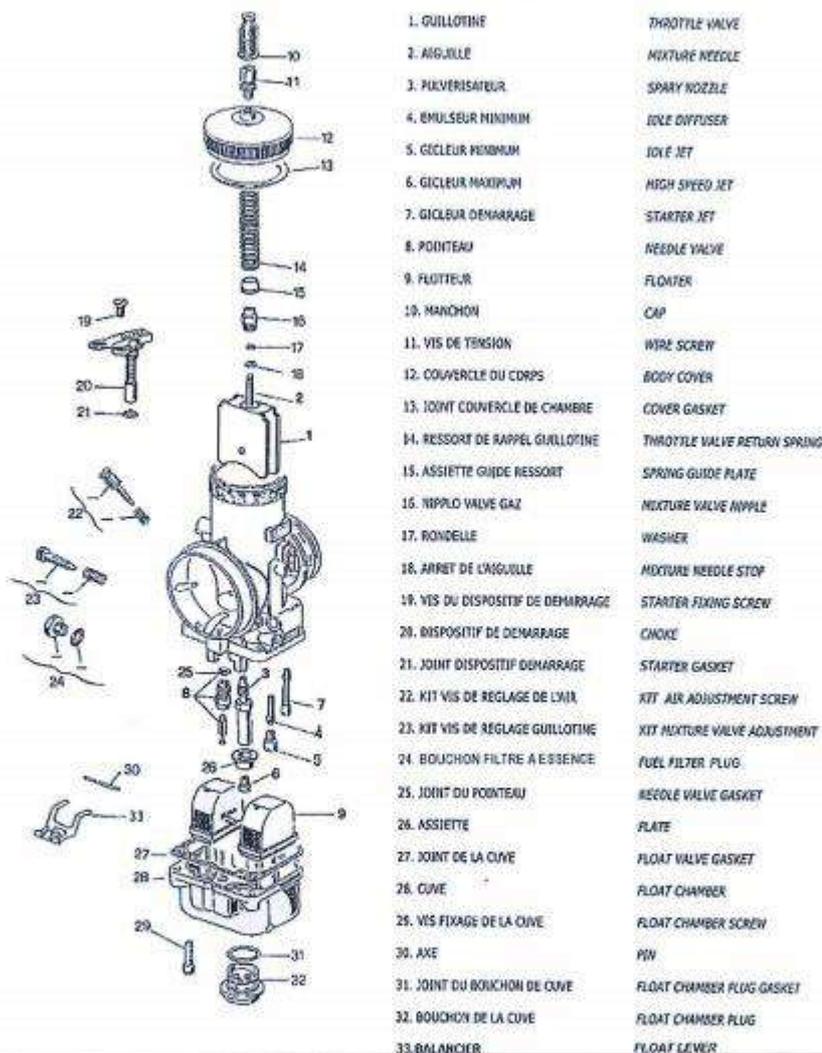
Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.

Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

CARBURATORE E COMPONENTI
CARBURETTOR AND COMPONENTS
CARBURATEUR ET SES ELEMENTS

DELL'ORTO VHS 30



LE REGOLAZIONI DEL CARBURATORE SONO CONSENTITE PURCHE' SI UTILIZZINO SOLO PARTI ORIGINALI DELL'ORTO
THE CARBURETTOR ADJUSTMENTS ARE ALLOWED ONLY EMPLOYING ORIGINAL DELL'ORTO PARTS
LE REGLAGES DU CARBURATEUR SONT ADMIS A CONDITION QU'ON UTILISE SEULEMENT DES PARTIES ORIGINELLES
DELL'ORTO

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

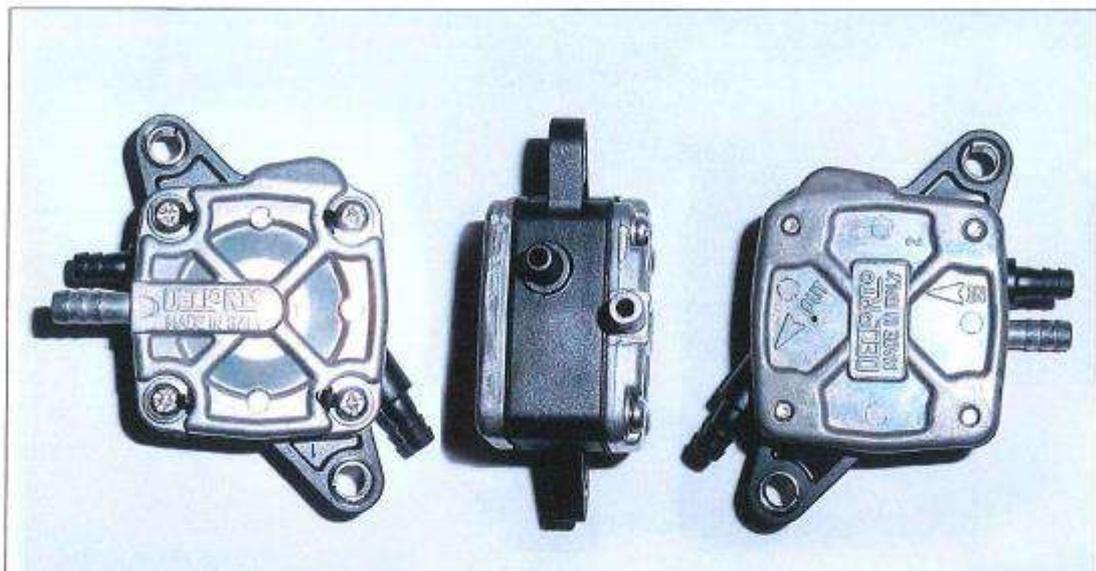
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.



SHIFTER ROK 2017



POMPA BENZINA DELL'ORTO, cod. 11023
DELL'ORTO FUEL PUMP, code 11023
POMPE D'ESSENCE DELL'ORTO, code 11023



Tutti i sistemi meccanici, manuali, elettronici ed ogni altro tipo di sistema forzato, sono vietati. E' ammesso come solo ed unico sistema per l'alimentazione, la pressione atmosferica. Ciò significa che è possibile utilizzare 1 (una) "pompetta d'alimentazione" di tipo pneumatico tra serbatoio e carburatore. Tale "pompetta" deve restare strettamente ORIGINALE.

VIETATO MONTARE QUALSIASI TIPO DI RUBINETTO, RACCORDO CALIBRATO, ED ALTRO DISPOSITIVO tra alimentazione e ritorno/recupero, sui tubi del carburante.

E' AMMESSO L'IMPIEGO DEI SOLI TUBI.

Tra serbatoio e pompa carburante è consentito montare 1 (uno) solo filtro carburante.

Any mechanical, manual or electronic system as well as any other kind of device is forbidden. Concerning the fuel supply, the only system admitted includes atmospheric pressure. It means that it is allowed to employ 1 (one) pneumatic "fuel pump", located between tank and carburettor; the "pump" must always be ORIGINAL.

IT IS FORBIDDEN TO EMPLOY ANY OTHER KIND OF SPIGOT, JUNCTION, OR SIMILAR DEVICES between the supply and the return/collection, on the fuel pipes.

IT IS ADMITTED TO EMPLOY PIPES, ONLY.

Between tank and fuel pump it is allowed to mount only 1 (one) fuel filter.

Attenzione : TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

Né il motore né gli accessori possono essere in alcun modo modificati. Per modifica si intende qualsiasi cambiamento di forma, di contenuto o funzione che rappresenta una condizione di differenza da quanto originariamente costruito. Questo comprende l'aggiunta e/o la sottrazione di materiale e/o parti dal pacchetto di assemblaggio del motore a meno che non sia consentito da questo regolamento.

Attention : ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

Neither engines nor accessories can be modified. By this we mean any shape, content or function changes which may differ from what previously conceived. Furthermore this includes any addition and /or removal of material and /or parts from the engine set-up package unless provided by this regulation.

Attention : TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

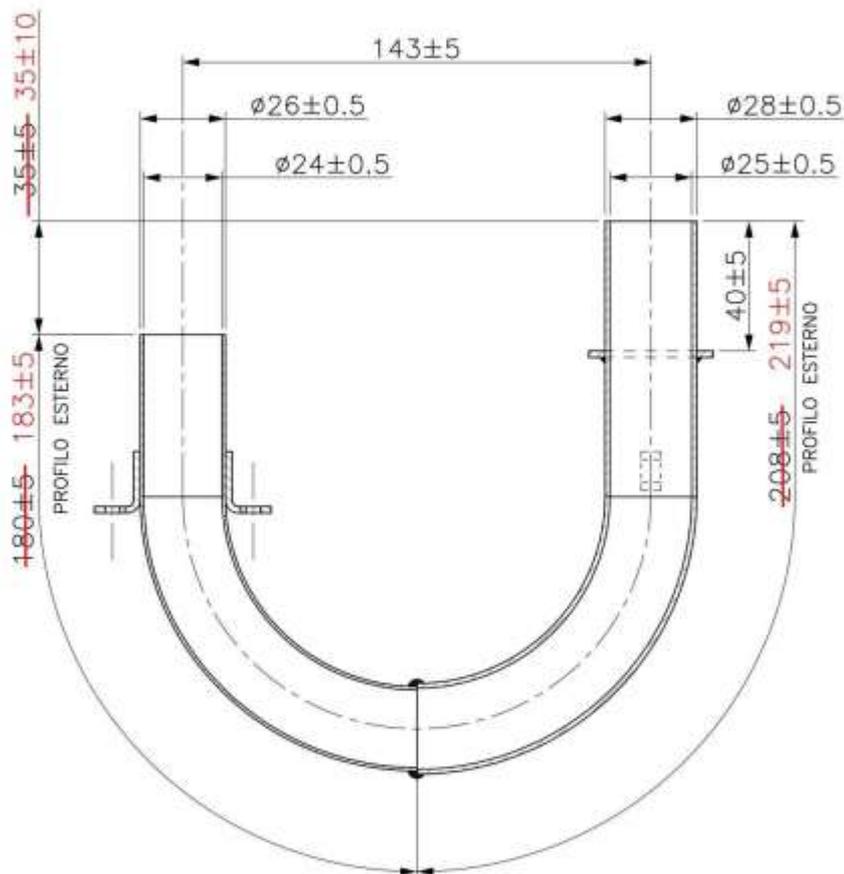
Ni le moteurs ni les accessoires peuvent être modifiés. Tout changement dans la forme, le contenu ou le fonctionnement qui puisse apporter des modifications au projet initial est interdit. Ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux et/ou pièces de paquet d'assemblage moteur, sauf dans le cas où il soit permis par ce règlement.

SHIFTER ROK 2017

RACCORDO MARMITTA SILENZIATORE
SILENCER-MUTTLER BENT PIPE
COURBE-POT SILENCIEUX

ERRATUM Pag.16

In **rosso** le misure aggiornate, annulla e sostituisce.



Roma li, 07/02/2017, con applicazione immediata

