



REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS

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

ART. 11º- PESO

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

ART. 34º - PNEUS

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

35.2 Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

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

35.4 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

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



36.1.1 FÓRMULA 4, FÓRMULA 4 JUNIOR, TAG125: Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos terá de usá-los na etapa seguinte, sendo penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 3,0s em cada prova da etapa em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições (caso o jogo de pneus seja destinado a 3 etapas).

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

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

CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO TAG125 2020

ART. 1º - ETAPA

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

ART. 2º - CATEGORIA:

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

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 Placa amarela, número preto.

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

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



correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

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

ART. 5º - PESO: O valor de partida (início do ano, sem considerar o lastro de sucesso) será de (para cada tipo de motor usado):

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

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

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

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

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

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

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

6.1.2 SISTEMAS DE FREIO: Poderão ser intercambiados, desde que completos (pinça de freio,



pastilhas, cilindro-mestre, mangueira, disco e suporte), e que não impliquem em qualquer modificação em mancais de rolamento ou suporte de mancal de rolamento.

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

6.1.4 CUBO DE RODA: 90 mm em qualquer material.

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

6.2 MOTOR:

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

- Permitido “rasquetear” o canto vivo das janelas de transferência na parte inferior;

- É permitida o intercâmbio de pistões, bielas, pinos, gaiolas e arruelas de encosto entre os motores IAME SUDAM TOP MY TAG, IAME X30 RL TAG, KTT KPS15 e Italsystem com embreagem. A organização poderá, a qualquer momento, liberar peças similares às citadas, de fornecedores de ilibada competência e comprovada qualidade, com o único interesse de melhorar as condições de competição dos pilotos desta categoria, oferecendo maior durabilidade ou menor custo;

- Cabeçotes poderão ser retrabalhados apenas com o intuito de recuperação de danos por quebra do motor. Mas as características e dimensões do mesmo deverão respeitar o seu desenho original, sob pena de desclassificação.

- As embreagens de cada motor serão vistoriadas conforme os desenhos fornecidos pelos respectivos fabricantes. Poderão ser checadas a qualquer momento para verificação das folgas entre elementos de atrito. É expressamente proibido largar para tomadas de tempo ou corrida com campanas torneadas ou trincadas ou com presença de óleo.

- Procedimento de medição de comprimento total de escapamento:



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

6.3 MOTOR 1 - IAME SUDAM TOP MY TAG:

- 6.3.1 Escapamento – original vendido junto ao motor, IAME homologado CBA 2013 com bocal de saída de 21mm, sendo proibido qualquer retrabalho, podendo ser checado pela organização contra as medidas constantes em desenho a qualquer momento. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
- 6.3.2 Abafadores – obrigatório o uso de abafador homologado CBA, sem retrabalho, e suas medidas poderão ser checadas a qualquer momento pela organização;
- 6.3.3 Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.
- 6.3.4 Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;
- 6.3.5 Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (760 ± 5) mm;
- 6.3.6 Carburadores: Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA (de qualquer época);
- 6.3.7 Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 82 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
- 6.3.8 Filtro - obrigatório o uso de qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada "prova com chuva" (pneu de chuva obrigatório);
- 6.3.9 Pirâmide – original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.3.10 Coletor - original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho



fornecido pelo fabricante;

6.3.11 Palhetas – Livre;

6.3.12 Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho;

6.3.13 Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31, DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV, NGK BR10EG

6.3.14 Ignição e Centralina - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização. Central Eletrônica PVL-Sudam/MY/TaG-16.500 rpm. Poderá ser eventualmente recolhida e sorteada, trocada por unidades da organização ou checada em bancada específica, a critério da organização;

6.3.15 Volume - 11cc min (10cc com inserto).

6.3.16 Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.

6.3.17 Squish – Livre.

6.3.18 Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d'água são de livre procedência.

6.4 MOTOR 2 – IAME X30 RL TAG:

6.4.1 Escapamento – original do motor ou Tchê/Meyba, sem retrabalho, conforme projeto de posse da organização. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;

6.4.2 Abafadores – não necessário para este motor;

6.4.3 Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.

6.4.4 Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;

6.4.5 Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (775±5) mm;

6.4.6 Carburadores:

6.4.7 Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação;

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

6.4.9 Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 80 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;

6.4.10 Filtro – Original do motor (Righetti Ridolfi “preto”) ou qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);

6.4.11 Pirâmide – original do motor X30 sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho feito pelo KGV;

6.4.12 Coletor - original do motor X30 sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho



feito pelo KGV;

6.4.13 Palhetas – Livre;

6.4.14 Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho.

6.4.15 Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV, NGK BR10EG.

6.4.16 Ignição e Centralina - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização. Central Eletrônica original do motor, limitada a 15.500 RPM – Marca PVL. Poderá ser eventualmente recolhida e sorteada, trocada por unidades da organização ou checada em bancada específica, a critério da organização

6.4.17 Volume - 11cc min (10cc com inserto).

6.4.18 Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.

6.4.19 Squich – Livre

6.4.20 Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d'água são de livre procedência.

6.5 MOTOR 3 – KTT KPS15:

6.5.1 Escapamento – original do motor sem retrabalho, conforme projeto de posse da organização. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;

6.5.2 Abafadores – não necessário para este motor;

6.5.3 Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque;

6.5.4 Bocal de saída de escape – original KTT de qualquer tamanho;

6.5.5 Carburador:

a) KTT FF 2T, homologado CBA/CNK 2013 sem nenhum tipo de retrabalho ou intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização.

6.5.6 Comprimento total do escapamento: (890±5) mm para coletor de escape longo ou (868±5) mm para coletor curto;

6.5.7 Relação – Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 84 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;

6.5.8 Filtro – obrigatório o uso de qualquer filtro homologado CBA, de qualquer época, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);

6.5.9 Pirâmide – original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;



- 6.5.10 Coletor - original do motor sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
 - 6.5.11 Palhetas – Livre;
 - 6.5.12 Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31, DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV;
 - 6.5.13 Ignição - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização;
 - 6.5.14 Volume - 11cc min (10cc com inserto).
 - 6.5.15 Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
 - 6.5.16 Squich – Livre
 - 6.5.17 Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d'água são de livre procedência.
- 6.6 MOTOR 4 - Italsystem com embreagem**
- 6.6.1 Escapamento – original vendido junto ao motor, JB Kart Box homologado CBA 2013 com bocal de saída de 21mm, sendo proibido qualquer retrabalho, podendo ser checado pela organização contra as medidas constantes em desenho a qualquer momento. Diâmetros de furos no cone interior poderão apresentar medidas inferiores ao especificado somente em razão de carbonização da peça;
 - 6.6.2 Abafadores – obrigatório o uso de abafador homologado CBA, sem retrabalho, e suas medidas poderão ser checadas a qualquer momento pela organização;
 - 6.6.3 Altura máxima do conjunto de escapamento – O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque;
 - 6.6.4 Flexível – uso obrigatório, sendo proibida a sua substituição por tubo de aço;
 - 6.6.5 Comprimento total do escapamento (sem abafador) – (760±5) mm;
 - 6.6.6 Carburadores:
 - 6.6.7 Ibea JB Kartbox homologado CBA 16/C/13, “perfil” CBA e “perfil” Graduados, sem nenhum tipo de retrabalho ou intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização.
 - 6.6.8 Relação – Relação – para pinhão de 11 dentes, coroa de até 83 dentes. Será facultado o uso de 1 dente de coroa a mais (em qualquer opção de relação) para cada 5 kg de peso a mais que o básico;
 - 6.6.9 Filtro - obrigatório o uso do filtro JB Kart Box homologação 2013 completo ou 002/IS/2021, sendo facultada a retirada do elemento filtrante caso seja declarada “prova com chuva” (pneu de chuva obrigatório);
 - 6.6.10 Pirâmide – original do motor (JB Kart Box) sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;



- 6.6.11 Coletor - original do motor (JB Kart Box) sem qualquer modificação ou retrabalho, conforme desenho fornecido pelo fabricante;
- 6.6.12 Palhetas – Livre;
- 6.6.13 Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho;
- 6.6.14 Vela – BOSCH W07CS, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27, DENSO IW31 DENSO, NGK B8EG, NGK B8EGV, NGK B8ES, NGK B9EG, NGK B9EGV, NGK B9ES, NGK B10EG, NGK B10EGV;
- 6.6.15 Ignição - original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste. Suas medidas poderão ser checadas contra sua Ficha de Homologação a qualquer momento pela organização;
- 6.6.16 Volume - 11cc min (10cc com inserto).
- 6.6.17 Juntas – Livres devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de no máximo 2mm.
- 6.6.18 Squish – Livre.
- 6.6.19 Conjunto de refrigeração - radiadores, suportes, mangueiras e bomba d'água são de livre procedência.

6.7 MOTOR 5 – Rotax MAX:

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

6.8 MOTOR 6 - Vortex ROK GP 125 cc:

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

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

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

ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

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



ART. 8º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho): três jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo), 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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 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 tempo para a largada da prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas. A largada não será atrasada em hipótese alguma nestes casos.