

CAMPEONATO ITUANO DE KART 2008

REGULAMENTO DESPORTIVO (GERAL PARA TODAS AS CATEGORIAS)

CAPITULO I

DA ORGANIZAÇÃO

ARTIGO 1º - A supervisão do **CAMPEONATO ITUANO DE KART - 2008**, será exercida pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo.

ARTIGO 2º - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS:

Todas as modificações técnicas propostas pelo Ituano Motor Sport Club, e aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação.

Parágrafo 2º - QUESTÕES DESPORTIVAS:

Todas as modificações desportivas, depois de apresentadas pelo Ituano Motor Sport Club e aprovadas pelo Departamento de Kart da FASP, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ARTIGO 3º - Para as provas do CAMPEONATO ITUANO DE KART – 2008 a Organização das provas, promoção será atribuída ao ITUANO MOTOR SPORT CLUB (filial a Fasp).

ARTIGO 4º - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo ITUANO MOTOR SPORT CLUB, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para APROVAÇÃO DO DK/FASP.

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

Adendo número 1: destinado às autoridades da prova, que serão:

- a) comissários desportivos (nomeados pela FASP)
- b) diretor de prova,
- c) diretor adjunto,
- d) comissários técnicos
- e) secretário da prova,

- f) equipe de cronometragem,
- g) responsável chefe de cronometragem,
- h) equipe de vistoria técnica,
- i) equipe de segurança,
- j) responsável chefe de segurança,
- k) serviço médico,
- l) médico responsável
- m) locutor oficial,
- n) serviço de som e
- o) representante do clube

Adendo número 2: destinado aos horários oficiais, circuitos e duração de prova e/ou bateria.

Circuitos: será definido pela organização.

ARTIGO 6º- É obrigatório a designação e presença dos comissários desportivos e técnicos para a validade das competições.

Parágrafo Único: Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo da CBA.

CAPITULO II

CAMPEONATO ,DA PONTUAÇÃO, DESCARTES, PLAY OFF :

ARTIGO 7º-Disputado em seu total com 8 etapas , sendo que da primeira até a 5ª etapa será a de classificação para uma seqüência de + 3 etapas denominadas de play off.

1ª fase - classificatória - será disputado em 05 (cinco) etapas, sendo que o piloto deverá descartar o pior resultado ou a não participação de uma etapa.

2ª fase – Play Off – Será disputado em 03 (três) etapas, não havendo descarte.

ARTIGO 8º-DESCCLASSIFICAÇÃO/EXCLUSÃO- Esta etapa não poderá ser descartada.

ARTIGO 9º- PONTUAÇÃO

O título do Campeonato Ituano de Kart 2008 será definido de acordo com o seguinte critério:

9.1 Sistema de Pontuação:

- 1º 18,5 Pontos**
- 2º 16,5 Pontos**
- 3º 15,5 Pontos**
- 4º 14,5 Pontos**
- 5º 13,5 Pontos**
- 6º 12,5 Pontos**
- 7º 11,5 Pontos**
- 8º 10,5 Pontos**
- 9º 9,5 Pontos**

- 10° 8,5 Pontos
- 11° 7,5 Pontos
- 12° 6,5 Pontos

9.2 Play Off:

Ao término da quinta etapa, serão somados os pontos obtidos pelos pilotos, até então, e os doze primeiros colocados iniciarão o "Play Off", composto das últimas três etapas, para determinar o Campeão da Temporada.

Estes pilotos terão seus pontos substituídos e iniciarão esta disputa com a pontuação abaixo, (desde que tenham participado de no mínimo 03 etapas, caso contrário os pontos adquiridos na fase classificatória não serão levados em conta para a fase do play off, iniciando o play off com 100 pontos + a pontuação de 1° a 12° lugares somados) exemplo:

PONTUAÇÃO

- 1° 118,5 Pontos
- 2° 116,5 Pontos
- 3° 115,5 Pontos
- 4° 114,5 Pontos
- 5° 113,5 Pontos
- 6° 112,5 Pontos
- 7° 111,5 Pontos
- 8° 110,5 Pontos
- 9° 109,5 Pontos
- 10° 108,5 Pontos
- 11° 107,5 Pontos
- 12° 106,5 Pontos

9.3- Não será aceita inscrição de piloto que não tenha participado de pelo menos 1 etapa antes do "PLAY OFF". Os pilotos participantes do "Play Off" pontuarão nas três últimas etapas do Campeonato de acordo com o item **9.2 - Sistema de Pontuação**, recebendo os pontos correspondentes a sua posição na classificação geral da etapa.

Critério de Desempate: Em caso de empate, o desempate será pelo maior número de primeiros lugares no decorrer das 8 etapas, persistindo o empate o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente, com base em todos os resultados obtidos durante a temporada.

Parágrafo Primeiro: Somente os doze primeiros colocados de acordo com este regulamento, continuarão na disputa do título do Campeonato Ituano de kart 2008.

Parágrafo Segundo: Os demais pilotos continuarão pontuando normalmente, sendo que o melhor colocado será declarado o décimo terceiro colocado no Campeonato e assim sucessivamente.

ARTIGO 10° – DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:

Todas as categorias participantes do Campeonato Ituano de Kart - 2008, Mirim, Cadete, Junior Menor, Junior, Novatos, Graduados "A" e "B", Sênior "A" e "B" Fórmula 4T, Fórmula Speed.

Parágrafo 1º - O descarte é de etapa organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma, para descartá-la.

Parágrafo 2º - Não poderá ser descartada a etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão.

O Campeão do Campeonato Ituano de Kart 2008 de cada categoria, será aquele que obtiver o maior número de pontos na soma dos pontos obtidos nas:

- a) 1ª até 5ª etapas com descarte ,
- b) 6ª,7ª e 8ª etapas finais do Campeonato (PLAY OFF)

Parágrafo 3º - O “pole position” de cada etapa receberá 0,5 (meio ponto) , a ser somado ao resultado de cada etapa.

Parágrafo 4º - Ao descartar a prova (etapa) o concorrente descartará, também, eventuais pontos de “pole position” .

Parágrafo 5º - No caso de desclassificação da tomada de tempos do concorrente, o mesmo perderá os pontos da “pole position”, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo.

Parágrafo 6º - Se o piloto bonificado for excluído durante a prova, ou desclassificado após a prova, não perderá o ponto da “pole position”.

Parágrafo 7º - Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas ou do tempo total resultarem em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo 8º - Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.

Parágrafo 9º - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica.

Parágrafo 10º - O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer desclassificação.

CAPITULO III

Extensão e Tempo Maximo de cada Prova será de:

ARTIGO 11º: Etapas em condições de piso seco /sem chuva

12 (doze) km	(SECO)	MIRIM
18 (dezoito) km	(SECO)	CADETE
24 (vinte e quatro) km	(SECO)	JÚNIOR MENOR e JÚNIOR
25 (vinte e cinco) km	(SECO)	GRADUADOS A e B.
24 (vinte e quatro) km	(SECO)	SENIOR A, B.
25 (vinte e cinco) km	(SECO)	NOVATOS
25 (vinte e cinco) km	(SECO)	FÓRMULA 4 T – A e B
26 (vinte e seis) Km	(SECO)	FÓRMULA SPEED

ARTIGO 12º Etapas em condições piso molhado /com chuva

12 (doze minutos)	(MOLHADO)	MIRIM
15 (quinze minutos)	(MOLHADO)	CADETE
20 (vinte minutos)	(MOLHADO)	JÚNIOR M. e JÚNIOR
20 (vinte minutos)	(MOLHADO)	GRADUADOS A e B.
20 (vinte minutos)	(MOLHADO)	SENIOR A, B.
20 (vinte minutos)	(MOLHADO)	NOVATOS
20 (vinte minutos)	(MOLHADO)	FÓRMULA 4 T – A e B
22 (vinte e dois minutos)	(MOLHADO)	FÓRMULA SPEED

ARTIGO 13º - Prêmios conforme a organização e promoção.

Ao ITUANO MOTOR SPORT CLUB/ PROMOTORES reserva-se o direito de explorar livremente imagens, pelo prazo de dois anos e sob todas as formas, a participação dos concorrentes, assim como os resultados obtidos por eles.

ARTIGO 14º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos 5 (cinco) primeiros colocados em cada categoria e ao "Pole Position" de cada categoria.

ARTIGO 15º – DA PARTICIPAÇÃO/ INSCRIÇÃO:

Inscrição será feita pelo clube organizador conforme adendo de nº 2 da prova, com o valor a ser cobrado por inscrição e somente poderão participar do Campeonato Ituano de Kart - 2008, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, dentro do prazo de validade.

ARTIGO 16º - CATEGORIA DOS PILOTOS:

- 1) **MIRIM**: pilotos Mirim com licença CBA. De 6(seis) anos completos até 8 (oito) anos.
- 2) **CADETE**: pilotos Cadete com licença CBA. De 8(oito) anos completos até 11(onze) anos.
- 3) **JUNIOR MENOR**: pilotos Junior Menor com licença CBA. De 10 (dez) anos completos até 13 (treze) anos.
- 4) **JUNIOR**: pilotos Junior com licença CBA. De 12 (doze) anos completos até 14 (quatorze) anos.
- 5) **GRADUADO A**: Pilotos Graduado A com licença CBA.
- 6) **GRADUADO B**: Pilotos Graduados B com licença CBA.
- 7) **SÊNIOR A**: pilotos Seniores A ,idade mínima de 25 anos com Licença CBA.
- 8) **SÊNIOR B**: pilotos Seniores B ,idade mínima de 25 anos com Licença CBA.
- 9) **FÓRMULA 4 T "A"**: pilotos com idade mínima de 14 anos com Licença CBA de qualquer

categoria.

10) **FÓRMULA 4 T “B”** : pilotos com idade mínima de 25 anos com Licença CBA de qualquer categoria.

11) **FÓRMULA SPEED**: pilotos com idade mínima de 14 anos com Licença CBA de qualquer categoria.

ARTIGO 17º - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão nacional competente ou internacional similar, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, CIK, ou CIK/CBA. Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

Parágrafo Único: É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim ,Cadete, Junior Menor e Junior.

ARTIGO 18º - DOS TREINOS OFICIAIS:

É expressamente proibido treinar 1 dia antes da data da realização da prova sem estar inscrito na prova.

ARTIGO 19º- TOMADA DE TEMPO:

A tomada de Tempo Classificatória, será em seção única de 10 minutos, com a participação de todos os inscritos.

Parágrafo 1º - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do “Grid” de Largada.

Parágrafo 2º - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados com jaleco. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo. Se o piloto sofrer avaria mecânica o piloto deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado da Balança. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

Parágrafo 3º – Motores Parque Fechado – liberado funcionar motores no parque Fechado afim de apenas esquentar os motores em giro reduzido e somente no momento em que a direção de prova ou Comissários autorizarem.

Parágrafo 4º - Depois de iniciada a tomada de tempo é proibida qualquer manutenção mecânica não importando a categoria, salvo com autorização dos Comissários Desportivos e desde que o piloto não tenha iniciado a tomada de tempo e ultrapassado a linha dos 50 (cinquenta) metros.

O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado da Balança, encerrando sua participação na tomada de tempos.

Parágrafo 5º - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado. Se o piloto, em caso de chuva, não utilizar os pneus slick lacrados deverá, obrigatoriamente, entregá-los à Organização da Prova, ao final da tomada de tempos.

Parágrafo 6º - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado da Balança pesar o conjunto kart e piloto, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico, sendo que, caso o piloto leve seu kart ao Parque Fechado da Balança, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

Parágrafo 7º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizado um sorteio para dividir o treino classificatório em duas sessões de classificação de 5 (cinco) minutos cada, com metade dos inscritos em cada treino. Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado. E o procedimento de repescagem será o estipulado no RNK/CBA.

Parágrafo 8º - Os pilotos e auxiliares devidamente credenciados, só deixarão a área de Box, passando para a área de abastecimento, quando autorizados pelo responsável pela liberação dos karts no abastecimento. Estes auxiliares poderão permanecer na área do abastecimento somente até o final da tomada de tempo de seu piloto, tendo que se dirigir à área dos boxes ao término desta.

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 parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua bateria.

Parágrafo 9º - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término de treinamento classificatório, serão aplicadas as seguintes penalidades:

- a) 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada.
- b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

Parágrafo 10º - Os tanques de combustível, dos karts participantes do Campeonato Ituano de Kart – 2008, deverão ser entregues no Setor de Abastecimento da Prova, até 45 quarenta e cinco minutos antes do horário de início do abastecimento, para a tomada de tempo.

Os tanques deverão estar livres de líquidos ou gel e ser identificados com a marcação do número do kart e a qual categoria pertence.

ARTIGO 20º - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Grid" de Largada.

Parágrafo 1º - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento um único chassi montado, de piloto inscrito, não podendo, ainda ocorrer troca de equipamento. O kart levado

ao Parque de Montagem e Abastecimento, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

Parágrafo 2º - Do Parque Fechado de Abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em REGIME DE PARQUE FECHADO.

Parágrafo 3º - Será proibida qualquer manutenção no “Grid” de Largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

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.

ARTIGO 21º - LARGADA DA PROVA:

Na largada os karts serão dispostos dois a dois para saída lançada.

Na volta de apresentação, é terminantemente proibido, ultrapassar outro concorrente, com a intenção de ganhar posições.

É proibida a ultrapassagem antes da linha de largada.

O piloto que, por defeito técnico ou acidente, não puder largar em sua posição ou ainda, se atrasar, deverá levantar o braço manifestando sua intenção, ao Diretor de Prova, de retornar ao seu lugar, podendo este largar ou não a prova. Neste caso, o piloto retardatário deverá se encaixar no pelotão no lado original ao da sua posição, mas nunca à frente desta.

O concorrente que estiver fora de sua posição procurando com má fé ultrapassar seus concorrentes imediatos, ganhando posições, poderá ser punido pelo Diretor de Prova com a aplicação de 20 segundos, no caso de ser dada à largada.

Se o Diretor de Prova suspender a largada e realizar novo alinhamento, o infrator poderá perder sua posição original e largar no final do pelotão.

Cabe ao “pole position” (primeiro no “grid” de largada) controlar a velocidade do pelotão que deverá ser a mais lenta possível. Caso a velocidade seja considerada abusiva pelo Diretor de Prova, este poderá aplicar ao “pole position” as penalidades previstas acima, ou seja, 20 segundos somado ao seu tempo de prova.

O piloto que largar em segundo lugar, no momento da largada, deverá estar, no máximo, alinhado ao primeiro e nunca à frente deste.

O piloto que queimar a largada será punido com a aplicação de um acréscimo no tempo total da prova de 20 segundos, com avisos pelo som do kartódromo e apresentação ao piloto de placa com a escrita 20 segundos com placa indicando o número do kart punido.

Para Largada sob condição de chuva determinada pela Direção de Prova – poderá a contento do Diretor de Prova e Comissários adotar a largada com “Fila Indiana” , preservando as posições obtidas na Tomada de Tempo.

A largada será através de luzes de partida, cujo procedimento será:

Parágrafo 1º- Luz Vermelha – karts alinhados em suas posições prestes a sair para a volta de apresentação, durante a volta de apresentação a luz vermelha deverá ser mantida acesa e o pelotão ao se aproximar da linha de largada e estando alinhado em suas posição o diretor de prova poderá apagar a luz vermelha dando a largada, caso a luz vermelha se manter acesa e **luzes amarelas** piscarem , isto indica que a largada não foi dada devendo o pelotão continuar por + 1 volta de apresentação e poderá ser dada na próxima passagem do pelotão ou ser apresentada bandeira vermelha paralizando o procedimento de largada para acerto do grid ou penalização aos infratores do procedimento de largada.

O piloto que, por defeito técnico não puder largar, deverá levantar o braço manifestando sua condição ao Diretor de Prova que ao seu critério poderá ou não dar a largada.

Para cada volta a mais dada a título de volta de apresentação, será descontada do total de voltas previstas para a prova.

Parágrafo 2º- LARGADA por bandeira quadriculada verde e amarela/ ou bandeira verde ,na ausência do sinal luminoso(PROCEDIMENTOS NO BRIEFING).

Parágrafo 3º- Estando o kart no Parque Fechado de Abastecimento ou alinhado no Grid de Largada, se por qualquer motivo houver pane técnica troca de motor, o piloto largará da área de reparos após a passagem do ultimo do grid desde que não tenha sido completado 25% do total da prova.

Parágrafo 4º - Será exigido no “grid” um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão 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 à largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

Parágrafo 5º - Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto, neste regulamento, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo por categoria devendo a categoria mais lenta largar por ultima do grid.

Parágrafo 6º - O Organizador deverá providenciar duas fileiras de cones, que deverão estar dispostos de maneira que os karts, no momento da largada, estejam alinhados bem próximo à lateral da pista, sendo proibido ultrapassar antes da linha de largada.

Parágrafo 7º - Se o Diretor de Prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no “grid”, com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologado.

ARTIGO 17 – AUXILIARES:

Durante a prova permanecerão na pista, dois (2) auxiliares de cada piloto, devidamente identificados por jalecos fornecidos pela Organização da Prova, e somente poderão empurrar o kart , todo reparo só poderá ser realizado pelo piloto.

Parágrafo 1º - Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela Organização da Prova, sendo que logo após a liberação do “Grid” de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

É vedado a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes.

Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretar ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

Parágrafo 3º - Será cobrada uma caução pelo jaleco fornecido, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

ARTIGO 22º - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares, salvo em áreas demarcadas e devidamente identificadas.

Parágrafo único - É obrigatória a utilização de no mínimo 2 (dois) pilotos por box; a equipe/piloto que se recusar a atender a determinação da organização, será eliminado (s) com exclusão e/ou não participação naquela etapa.

Os boxes somente serão reservados quando da inscrição do piloto na prova e o efetivo pagamento da mesma.

ARTIGO 23º - ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA:

- a) para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.
- b) para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo.
- c) para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.
- d) para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.

ARTIGO 24º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista em mais de 20% (vinte por cento), mas inferior ao dobro deste limite, será realizada uma repescagem, ficando com lugar garantido no "grid" de largada:

- a) em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.
- b) em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos.
- c) em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos.
- d) em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

Parágrafo único - Se o número de inscritos for superior em até 20% (vinte por cento), o excedente, em relação ao limite da pista, será eliminado pela tomada de tempo.

ARTIGO 25º - Se o número de inscritos for superior ao dobro do limite da pista, serão eliminados quantos se façam necessários, observando-se os limites mencionados neste regulamento.

ARTIGO 26º - No Campeonato Ituano de Kart - 2008 serão observados os seguintes critérios:

- a) Valor da Inscrição: determinado pela pelo Clube Organizador no Adendo da Prova.
- b) Treinos Oficiais e Tomada de Tempo: somente para pilotos inscritos.
- c) Os pilotos inscritos, devem estar presentes junto à saída dos boxes, 10 minutos antes do horário do encerramento do abastecimento de sua categoria, previsto no Adendo II.
- d) O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que estes horários estejam antecipados conforme novo adendo emitido pelos comissários da prova.

ARTIGO 27º- No ato da inscrição cada Equipe declarará à organização da Prova o nome de seu responsável ou Chefe de Equipe, pois somente esta pessoa será credenciada e autorizada a ter acesso ao Diretor de Prova/Comissários Desportivos e Técnicos.

ARTIGO 28º – RESULTADOS:

Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios.

Parágrafo 1º – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão “sub judice”. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

Parágrafo 2º - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub judice”. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ARTIGO 29º- BANDEIRAS:

Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

- a) bandeira verde: Pista livre,
 - b) bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,
 - c) bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
 - d) bandeira amarela : Determina que o piloto deve prestar atenção, pois há perigo eminente, a ultrapassagem é proibida, e o piloto deve atuar com cautela
 - e) bandeira azul: apresentada Imóvel diz que um competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para facilitar ultrapassagem. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,
 - f) bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
 - g) bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.
 - h) bandeira preta com círculo laranja (40 cm de diâmetro): diz que o kart esta com avaria técnica e o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção determinado pelo direção de prova para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por duas voltas consecutivas. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova ou, ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da mesma por desrespeito a sinalização.
 - i) bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
 - j) bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova, não sendo obrigatório a apresentação de uma bandeira de advertência antes da apresentação da bandeira preta.
 - l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova (“grid” de largada ou parque de manutenção).
 - m) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova ou treino
 - n) farol luminoso: Vermelho – acesso volta(s) de apresentação ao apagar esta dada a largada.
- farol luminoso: amarelo piscando– acesso significa que a largada não foi dada,nova volta de apresentação.

ARTIGO 30º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:

Parágrafo 1º- Validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova, por quem de direito.

No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias.

Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas neste regulamento.

Parágrafo 2º - Ao término da tomada de tempo e prova, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico/Comissários Desportivos.

Parágrafo 3º - Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

ARTIGO 31º – LACRE/IDENTIFICAÇÃO:

Os comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios, poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

Parágrafo único - A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova e sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 32º– PROCEDIMENTOS:

O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo DK-FASP procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

Parágrafo 1º - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do DK-FASP e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

Parágrafo 2º – O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos 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.

Parágrafo 3º - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, 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 e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem

após a perícia.

Parágrafo 4º - Se a barra suplementar do pára-choque traseiro soltar-se, parcial ou totalmente, durante a prova, o piloto será avisado pela Direção de Prova por meio de sinalização de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo, então, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la e poder assim retornar a prova.

Parágrafo 5º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer". Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de exclusão /desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado.

Se o fato ocorrer durante a última volta de uma prova, o piloto poderá concluí-la sem realizar a substituição ou reparo, não sofrendo nenhuma sanção.

Parágrafo 6º - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar na área de Manutenção determinada pela direção de prova onde com ou sem seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

ARTIGO 33º – CARENAGENS:

É obrigatório o uso do conjunto de carenagem homologada CBA específico para cada categoria completa durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Parágrafo 1º - Dois espaços deverão ser reservados para os organizadores na carenagem são:

- a) um espaço em uma das laterais
- b) um espaço na parte frontal

medidas deverão constar no adendo nº 2 caso se faça necessário.

Parágrafo 2º Fica proibida a publicidade no kart , carenagens , macacão , capacete, uniformes da equipe ,veículos e material de merchandising de produtos concorrentes ao produtos do Grupo Schincariol.

ARTIGO 34º- _EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS: o concorrente que efetuar pagamentos à CBA , à FAU ao CLUBE ou a FORNECEDORES da organização ligados diretamente ao evento, 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, até quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 35º- Será permitida uma cobrança da taxa de energia e água no valor a ser mencionado em adendo da prova pelo organizador para os veículos que utilizarem esses serviços na área de estacionamento . A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

ARTIGO 36º- BOXES : a distribuição dos boxes será procedida de acordo com a ordem de inscrição e confirmação de pagamento , sendo proibida a cobrança de qualquer taxa adicional, por mais especial que o box possa ser.

Com o pagamento do valor da inscrição o piloto terá o direito ao uso de uma vaga em box , uma credencial de piloto , duas credenciais de box, uma vaga no estacionamento de carros e uma vaga no estacionamento de caminhões (1 caminhão ou carro de serviço por equipe)

ARTIGO 37º-Será de total responsabilidade dos pilotos e seu representante legal, a conduta de qualquer membro da equipe e seus convidados cabendo-lhes simultaneamente ,as sanções previstas no CDA / CBA .

ARTIGO 38º-É expressamente proibido o consumo de bebidas alcoólicas por pilotos participantes da prova durante sua realização (em qualquer lugar), bem como o consumo de bebidas alcoólicas por parte dos membros da equipe e seus convidados na área de boxes ,parque fechado, áreas técnicas determinadas pela organização, sob pena de exclusão da equipe e sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 39º-**Comercialização de Alimentos e Bebidas** – é terminantemente proibida a entrada nas dependências do kartódromo Arena Schincariol com produtos alimentícios e bebidas, sendo instaladas nas dependências do kartódromo toda infra-estrutura para a o conforto e necessidade dos usuários presentes no evento, sob pena de desclassificação do piloto/equipe.

ARTIGO 40º- Nos dois quadrados (20 cm x 20 cm), painel frontal e placa traseira, destinados a numeração do kart, quando solicitados pela Organização da Prova, serão reservadas, na parte inferior, para uso exclusivo do organizador, faixas de 4cm x 20cm, sob pena de recusa de inscrição ou desclassificação.

ARTIGO 41º - Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

ARTIGO 42 º - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:

Os sensores são de propriedade da Cronometragem contratada, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a Cronometragem o valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais).

Os sensores deverão ser instalados na carenagem lateral esquerda, internamente, e próximos ao início da mesma, na posição vertical, com o **led** voltado para cima.

ARTIGO 43º – PENALIDADES:

São infrações ao Regulamento:

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.
- d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Parágrafo 1º-Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no “grid”;
- c) Acréscimo no tempo total;
- d) Perda de volta;
- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independentemente de outras sanções);
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
- h) Time Penalty

Parágrafo 2º - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

Parágrafo 3º - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

Parágrafo 4º - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

Parágrafo 5º - 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 penalidade ao piloto, conforme este artigo.

ARTIGO 44º - PROVAS NÃO OFICIAIS:

Todo piloto filiado a CBA, que participar de provas não oficiais, ou seja, prova não autorizada pela FASP/CBA, terá sua licença de concorrente suspensa pela CBA, e também perderá pontos que porventura tenha obtido em campeonatos oficiais. **ARTIGO 35 – DAS**

ARTIGO 45º - RECLAMAÇÕES:

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deve ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídas as apelações previstas no Código Desportivo da CBA. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios a ela correspondente.

Parágrafo 1º – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé, poderá infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

Parágrafo 2º – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

Parágrafo 3º – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.

b) Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.

c) A taxa referente à reclamação técnica no valor de 1/3 (um terço), independentemente do resultado procedente ou improcedente, será revertida para a CBA ou FASP, conforme o caso.

Parágrafo 4º – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo 5º – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

Parágrafo 6º – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA.

ARTIGO 46º - DAS APELAÇÕES:

Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou FASP. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de apelar da decisão, de acordo com o CDA.

Parágrafo 1º - Toda apelação perante a FASP deve ser feita por escrito pelo seu autor ou representante legal. A apelação perante a FASP deve ser acompanhada de uma caução. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar os Comissários Desportivos sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida se o mesmo desistir da apelação.

Parágrafo 2º - Prazo Para Apelação - O prazo para a entrada da apelação perante a FASP expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova.

Parágrafo 3º– Os pilotos que porventura participarem de brigas ou tumultos dentro do kartódromo estarão suspensos automaticamente das duas próximas etapas. Na reincidência, ele estará proibido de entrar no kartódromo por 6 (seis) meses.

Parágrafo 4º – Para mecânicos e pessoas ligadas a qualquer piloto ou equipe que participem de brigas ou tumultos: - Estarão proibidos de entrarem no kartódromo por 60 dias, além do seu piloto ou equipe perder os pontos da prova. Na reincidência, fica proibido sua presença no kartódromo por 6 (seis) meses, além do piloto/equipe perderem os pontos da prova.

Parágrafo 5º – O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser proibido de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos.

Parágrafo 6º – Motores Parque Fechado – liberado funcionar motores no parque Fechado afim de apenas esquentar os motores em giro reduzido.

ARTIGO 47º - PNEUS: Adquiridos junto a organização com critérios de uso por etapas e por categorias.conforme adendo a ser emitido 40 dias antes da 1ª etapa do campeonato de 2008.

CAPITULO IV

DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA CADA CATEGORIA

ARTIGO 48º MIRIM

Parágrafo 1º - Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º –Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com idade **entre 6 anos (completos) a 8 anos PMK.**

Parágrafo 3º -- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa amarela c/ nº verde.**

Parágrafo 4º -- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º - Peso: 93 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 6º - Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos **Cadete** homologados CBA, sendo obrigatório o uso de peças originais, sendo intercambiáveis as peças, e o chassis não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. *Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

Parágrafo 8º –Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)

Parágrafo 9º — Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico ou **Protetor de Pescoço** o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 10º –Motor – Marca Honda modelo GX 160 de 5.5 hp homologado CBA, será fornecido com a cobrança de um aluguel com valor a ser mencionado no adendo de nº 2 da prova ,sorteado a cada etapa Pelo Ituano Motor Sport Club , no dia da prova e na presença dos Comissários Desportivos e Técnicos da Fasp.

Parágrafo 11º –Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissário Técnico. Neste caso o piloto não será penalizado.

Parágrafo 12º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

Parágrafo 13º – Motor:

- a)O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão , acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão , no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- b)No cabeçote será permitido apenas o faceamento para equalização do volume.
- c)Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- d)Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
- e)Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX160, com calço de no máximo 3 mm.
- f)Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- g)Será proibido o retrabalho do pistão , do pino munhão e dos anéis de segmento , devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
- h)Será permitida a retirada do limitador de giro.
- i)Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- j)Será proibido o retrabalho do volante.
- K)Será proibido o retrabalho do virabrequim , devendo ser mantidos os originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição , devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
- l)Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível , sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
- m)Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- n)Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- o)Será obrigatória afixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- p)Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- q)Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm

Parágrafo 14º –EMBLEAGEM- Deverá ser centrífuga, homologada CBA.

Parágrafo 15° –CARBURADOR- Será permitida somente a calibragem do furo do giclê e adaptação da agulha de regulagem do combustível .A caneta deverá ser original do motor,não podendo apresentar retrabalho.

Todo sistema de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível , serão proibidos.

Parágrafo 16° –FLANGE- Deverá ser em alumínio anodizado, homologada CBA,sem retrabalho, ou qualquer artifício que provoque entrada de ar.A espessura mínima será de 4 mm e o diâmetro máximo do furo será 9mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 17° –FILTRO- Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.

Parágrafo 18° –JUNTAS- Serão livres, devendo porém manter suas funções.As juntas de vedação no pé do carburador/flange/baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação , e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação ser cumprida por somente uma unidade de no maximo 1 mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 19° –VELA- Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório . Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

- A. NGK BP5ES
- B. NGK BP6ES
- C. NGK BPR6ES
- D. NGK BPR7ES
- E. NIPODENSO W20EPR
- F. NIPODENSO W20EPR-U
- G. NIPODENSO W20EP-U

Parágrafo 20° –PNEUS-Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.

Parágrafo 21° –CHASSI-Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm,com parede mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm.+ou- 2mm..

Parágrafo 22° –Mangas de Eixo:

- a)homologada CBA,com marca do fabricante.
- b)Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes , e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
- c)Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

Parágrafo 23° –Rodas :

- a)Homologadas CBA para a categoria ,com a marca do fabricante.
- b)Cubo de Roda:Homologada para a categoria.,com a marca do fabricante.
- c) Mancal de rolamento do eixo traseiro :Homologado CBA para a categoria,com a marca do fabricante.
- d)Rolamento do eixo traseiro:Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207diâmetro de 35x72-COLORADO.
- e)Freio.: Será obrigatório o uso de freio mecânico . O disco de freio devera ser em aço

imantável com furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste mínimo de até 1 mm.

f) Para o motor, o carburador ,a flange e o escapamento , serão tomadas com padrão de referência para as vistorias técnicas , as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA.

g)Peso- o peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 93 kg.

Demais Equipamentos - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

ARTIGO 49º -CADETE

Parágrafo 1º - Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com idade **entre 8 anos (completos) a 11 anos.**

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa verde c/ nº amarelo.**

Parágrafo 4º Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 98 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 6º - Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estarem equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)

Parágrafo 9º - Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico ou **Protetor de Pescoço** o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 10º Motor – Marca Honda modelo GX 160, 4 tempos,5.5 hp homologado CBA, será fornecido com a cobrança de um aluguel com valor a ser mencionado no adendo de nº 2 da prova ,sorteado a cada etapa Pelo Ituano Motor Sport Club , no dia da prova e na presença dos Comissários Desportivos e Técnicos da Fasp.

Parágrafo 11º Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissário Técnico. Neste caso o piloto não será penalizado.

Parágrafo 12º Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

Parágrafo 13º Motor:

- a)O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão , acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão , no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- b)No cabeçote será permitido apenas o faceamento para equalização do volume.
- c)Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- d)Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
- e)Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX160, com calço de no máximo 3 mm.
- f)Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- g)Será proibido o retrabalho do pistão , do pino munhão e dos anéis de segmento , devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
- h)Será permitida a retirada do limitador de giro.
- i)Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- j)Será proibido o retrabalho do volante.
- k)Será proibido o retrabalho do virabrequim , devendo ser mantidos os originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição , devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
- l)Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível , sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
- m)Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- n)Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- o)Será obrigatória afixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- p)Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- q)Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm

Parágrafo 13º-EMBREGEM- Deverá ser centrifuga, homologada CBA.

Parágrafo 14º-CARBURADOR- Será permitida somente a calibragem do furo do giclê e adaptação da agulha de regulagem do combustível .A caneta deverá ser original do motor,não podendo apresentar retrabalho.

Todo sistema de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível , serão proibidos.

Parágrafo 15º-FILTRO- Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.

Parágrafo 16º- JUNTAS- Serão livres, devendo porém manter suas funções.As juntas de vedação no pé do carburador/flange/baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação , e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação ser cumprida por somente uma unidade de no maximo 1 mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 17º- VELA- Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório . Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

- H. NGK BP5ES
- I. NGK BP6ES
- J. NGK BPR6ES
- K. NGK BPR7ES
- L. NIPODENSO W20EPR
- M. NIPODENSO W20EPR-U
- N. NIPODENSO W20EP-U

Parágrafo 18º-PNEUS-Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.

Parágrafo 19º-CHASSI-Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm,com parede mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm.+ou- 2mm..

- a)Mangas de Eixo:
- b)homologada CBA,com marca do fabricante.
- c)Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes , e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
- d)Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

Parágrafo 20º- Rodas :

- a)Homologadas CBA para a categoria ,com a marca do fabricante.
- b)Cubo de Roda:Homologada para a categoria.,com a marca do fabricante.
- c) Mancal de rolamento do eixo traseiro :Homologado CBA para a categoria,com a marca do fabricante.
- d)Rolamento do eixo traseiro:Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207diâmetro de 35x72-COLORADO.
- e)Freio: Será obrigatório o uso de freio mecânico . O disco de freio deverá ser em aço imantável com furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste mínimo de até 1 mm.
- f) Para o motor, o carburador ,a flange e o escapamento , serão tomadas com padrão de referência para as vistorias técnicas , as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA
- g)Peso- o peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 93 kg.

Demais Equipamentos - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que todos os itens omissos neste regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais.

ARTIGO 50º- JUNIOR MENOR

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º-Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com idade **entre 10 anos (completos) a 13 anos PJMK.**

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa branca c/ nº vermelho.**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 128 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado.

Parágrafo 6º-Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º-Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado, será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico ou **Protetor de Pescoço** o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º- MOTOR: Será o da marca RIOMAR, modelo MIX, homologado CBA e com preparação livre, desde que mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibida quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

a) Será obrigatório a utilização de um calço de 4mm com a marca do fabricante do motor, entre o cilindro e o cabeçote.

b) O ângulo da janela de admissão devesa ser mantido original, entre 131° a 134°.

c) O ângulo das janelas dos dutos de transferência devesa ser mantido original, entre 127° a 130°.

d) O ângulo da janela de escape devesa ser mantido original, entre 176° a 178°, devendo ainda manter a divisão da janela na espessura de 4mm.

e) O peso do conjunto do virabrequim/biela, devidamente montado e sem a gaiola do pino munhão devesa ser de 2,00 kg +- 0,060 kg.

f) O Squich devesa ser de 4,8mm.

Parágrafo 10º- VELA: Não poderá apresentar retrabalho . A rosca devera ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote , podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| a)NGK B8 EG | g) BOSCH W07 CS |
| b)NGK B8 EGV | h) BOSCH W08 CS |
| c)NGK B9 EG | i) NGK B8ES |
| d)NGK B9 EGV | j) NGK B9 ES |
| e)NGK B10 EGV | k) NGK BR10EG |
| f)NIPODENSO W31 ESZU | |

Parágrafo 11º- CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo , até a altura da borboleta de aceleração , com diâmetro máximo de 25,4 mm.

Parágrafo 12º- FLANGE: Deverá ser homologada CBA , da marca á ser homologada CBA , da marca RIOMAR , sem retrabalho , ou qualquer artifício que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 15mm e o diâmetro máximo do furo será de 15mm , devendo ainda apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 13º CURVA DE ESCAPAMENTO: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho,ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar , com diâmetro externo de 40mm e interno de 37mm.

Será obrigatório o uso de tubo flexível de no mínimo 100mm.

Parágrafo 14º-JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador /flange, flange_ pirâmide e pirâmide /bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação , e não poderão ocasionar entradas de ar.A função de vedação devera ser cumprida por somente uma unidade de no mínimo 1mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 15º- PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho , e não poderá ocasionar entradas de ar.No conjunto Motor/Carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

Parágrafo 16º- CHASSI : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável , com diâmetro mínimo de 30mm x4,9mm espessura e máximo de 40mm espessura de 2,9mm , com comprimento de 1060mm + ou – 5mm . O cubo da roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm , e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm . Somente poderá ser utilizada a bucha do “U” da manga de eixo , sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

ARTIGO 51º - JUNIOR

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com idade **entre 12 anos (completos) a 14 anos PJK.**

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras

equipes ou a organização. **Placa vermelha c/ nº branco.**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 143 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado.

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º-Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

a)Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico ou **Protetor de Pescoço** o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR:A preparação será livre, homologado CBA, sendo proibido quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 17cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

a)Será obrigatório a utilização de um calço de 2mm com a marcado fabricante do motor, entre o cilindro e o cabeçote.

b)O Squich deverá ser de 2,8mm.

Parágrafo 10º-VELA: Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

a)NGK B8 EG

g) BOSCH W07 CS

b)NGK B8 EGV

h) BOSCH W08 CS

c)NGK B9 EG

i) NGK B8ES

d)NGK B9 EGV

j) NGK B9 ES

e)NGK B10 EGV

k) NGK BR10EG

f)NIPODENSO W31 ESZU

Parágrafo 11º-CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

Parágrafo 12º-FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício

que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 15mm e o diâmetro máximo do furo será de 17mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 13º-CURVA DE ESCAPAMENTO: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar, com diâmetro externo de 40mm e interno de 37mm.

Será obrigatório o uso de tubo flexível de no mínimo 100mm.

Parágrafo 14º-JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador /flange, flange/pirâmide e pirâmide /bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no mínimo 1mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 15º-PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar. No conjunto Motor/Carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

Parágrafo 16º-CHASSI/EIXO : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm x 4,9mm espessura e máximo de 40mm espessura de 2,9mm, com comprimento de 1060mm + ou – 5mm. O cubo da roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm, e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada a bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

ARTIGO 52º - NOVATOS

Parágrafo 1º-Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos iniciantes com idade mínimo de **14 anos (completos) PK**.

Parágrafo 3º-Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa preta c/ nº branco**.

Parágrafo 4º-Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 150 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado.

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR:A preparação será livre, homologado CBA , sendo proibido quaisquer artifícios que venham impedir , dificultar , ou mascarar a medição da câmara de combustão , ou ainda , a criação de quaisquer câmaras , mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm,e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão ,acrescido do habitáculo da vela, será de 17cc, medidos a partir do pistão , no seu ponto morto superior , até a face superior externa do cabeçote , não podendo haver descarbonização.

a)Será obrigatório a utilização de um calço de 2mm com a marca do fabricante do motor, entre o cilindro e o cabeçote.

b)O Squich deverá ser de 2,8mm.

Parágrafo 10º-VELA: Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

a)NGK B8 EG

g) BOSCH W07 CS

b)NGK B8 EGV

h) BOSCH W08 CS

c)NGK B9 EG

i) NGK B8ES

d)NGK B9 EGV

j) NGK B9 ES

e)NGK B10 EGV

k) NGK BR10EG

f)NIPODENSO W31 ESZU

Parágrafo 11º-CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo , até a altura da borboleta de aceleração , com diâmetro máximo de 25,4 mm.

Parágrafo 12º-FLANGE: Deverá ser homologada CBA , sem retrabalho ou qualquer artifício que provoque entrada de ar.A espessura mínima será de 15mm e o diâmetro máximo do furo será de 22mm , devendo ainda apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 13º-CURVA DE ESCAPAMENTO: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho,ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar , com diâmetro externo de 40mm e interno de 37mm.

Será obrigatório o uso de tubo flexível de no mínimo 100mm.

Parágrafo 14º-JUNTAS:As juntas de vedação no pé do carburador /flange,flange/ pirâmide e pirâmide /bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação , e não poderão ocasionar entradas de ar.A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no mínimo 1mm,medida na sua maior espessura.

Parágrafo 15º-PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho , e não poderá ocasionar entradas de ar.No conjunto Motor/Carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

Parágrafo 16º-CHASSI : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável , com diâmetro mínimo de 30mm x4,9mm espessura e máximo de 40mm espessura de 2,9mm , com comprimento de 1060mm + ou – 5mm . O cubo da roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm , e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm . Somente poderá ser utilizada a bucha do “U” da manga de eixo , sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

ARTIGO 53º -GRADUADO “A”

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PGK “A” emitida pela CBA com sua validade em vigência .

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa amarela c/ nº preto.**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 150 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR:A preparação será livre.

Parágrafo 10º-VELA: Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| a)NGK B8 EG | g) BOSCH W07 CS |
| b)NGK B8 EGV | h) BOSCH W08 CS |
| c)NGK B9 EG | i) NGK B8ES |
| d)NGK B9 EGV | j) NGK B9 ES |
| e)NGK B10 EGV | k) NGK BR10EG |
| f)NIPODENSO W31 ESZU | |

Parágrafo 11º-CARBURADOR: Será permitido o uso de até dois carburadores ,com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm.

Parágrafo 12º-JUNTAS:As juntas serão livres.

Parágrafo 13º-PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

Parágrafo 14º-CHASSI/EIXO : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável , conforme tabela constante do RNK artigo 34, inciso XVII.

ARTIGO 54º - GRADUADO “B”

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º-Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PGK “B” emitida pela CBA com sua validade em vigência .

Parágrafo 4º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa preta c/ nº amarelo.**

Parágrafo 5º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 6º- Peso: 150 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 7º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 8- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 9º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 10º-MOTOR:A preparação será livre, homologado CBA , sendo proibido quaisquer artifícios que venham impedir , dificultar , ou mascarar a medição da câmara de combustão , ou ainda , a criação de quaisquer câmaras , mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm,e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão ,acrescido do habitáculo da vela, será de

12cc, medidos a partir do pistão , no seu ponto morto superior , até a face superior externa do cabeçote , não podendo haver descarbonização.O Squich deverá ser de 1,5mm.

Parágrafo 11º-VELA: Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| a)NGK B8 EG | g) BOSCH W07 CS |
| b)NGK B8 EGV | h) BOSCH W08 CS |
| c)NGK B9 EG | i) NGK B8ES |
| d)NGK B9 EGV | j) NGK B9 ES |
| e)NGK B10 EGV | k) NGK BR10EG |
| f)NIPODENSO W31 ESZU | |

Parágrafo 12º-CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24mm, e a medida do corpo , até a altura da borboleta de aceleração , com diâmetro máximo de 28mm.

Parágrafo 13º-FLANGE: Deverá ser homologada CBA , sem retrabalho ou qualquer artifício que provoque entrada de ar.A espessura mínima será de 15mm e o diâmetro máximo do furo será de 22mm , devendo ainda apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 14º-JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador/flange/flange,flange/ pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação , e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação ser cumprida por somente uma unidade de no maximo 1 mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 15º-PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante,preparação livre.No conjunto Motor/Carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

Parágrafo 16º-CHASSI/EIXO : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável , conforme tabela constante do RNK artigo 34, inciso XVII.

ARTIGO 55º - SENIOR “A”

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PSK “A” emitida pela CBA com sua validade em vigência .

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa amarela / nº azul**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 164 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem

de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR:A preparação será livre, homologado CBA , sendo proibido quaisquer artifícios que venham impedir , dificultar , ou mascarar a medição da câmara de combustão , ou ainda , a criação de quaisquer câmaras , mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm,e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão , acrescido do habitáculo da vela, será de 11cc, medidos a partir do pistão , no seu ponto morto superior , até a face superior externa do cabeçote , não podendo haver descarbonização.

Parágrafo 10º-VELA:Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| a)NGK B8 EG | g) BOSCH W07 CS |
| b)NGK B8 EGV | h) BOSCH W08 CS |
| c)NGK B9 EG | i) NGK B8ES |
| d)NGK B9 EGV | j) NGK B9 ES |
| e)NGK B10 EGV | k) NGK BR10EG |
| f)NIPODENSO W31 ESZU | |

Parágrafo 11º-CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo , até a altura da borboleta de aceleração , com diâmetro máximo de 25,4mm

Parágrafo 12º-JUNTAS: Serão livres.

Parágrafo 13º-PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante,e a preparação é livre.

Parágrafo 14º-CHASSI/EIXO : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável de 30mm ou de 40mm conforme tabela constante do RNK artigo 34, inciso XVII.

ARTIGO 56º - SENIOR “B”

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PSK “B” emitida pela CBA com sua validade em vigência .

Parágrafo 3º-Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa azul / nº amarelo**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 164 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado.

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR:A preparação será livre, homologado CBA, sendo proibido quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 11cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

Parágrafo 10º-VELA: Podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- | | |
|---------------------|-----------------|
| a)NGK B8 EG | g) BOSCH W07 CS |
| b)NGK B8 EGV | h) BOSCH W08 CS |
| c)NGK B9 EG | i) NGK B8ES |
| d)NGK B9 EGV | j) NGK B9 ES |
| e)NGK B10 EGV | k) NGK BR10EG |
| f)NIPODENSO W31ESZU | |

Parágrafo 11º-CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm

Parágrafo 12º-JUNTAS: Serão livres.

Parágrafo 13º-PIRÂMIDE : Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação é livre.

Parágrafo 14º-CHASSI : Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável de 30mm ou de 40mm conforme tabela constante do RNK artigo 34, inciso XVII.

ARTIGO 57º - FÓRMULA 4 T “B” - 13 HP

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira qualquer carteira de kart emitida pela CBA com sua validade em vigência observada a idade mínima de 25 anos para esta categoria.

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa branca / nº preto**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 180 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado.

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º- Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR: O motor será o HONDA GX 390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

Parágrafo 10º-VOLUME : o interior da câmara de combustão será de 45cc, até o último fio de rosca superior do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

Parágrafo 11º-CABEÇOTE : original, preparação livre, rosca de vela original, sem trabalho ou retrabalho.

Parágrafo 12º-BLOCO DO MOTOR/ CILINDRO : somente será permitido o corte do suporte do tanque.

Parágrafo 13º-VIRABREQUIM : original, sendo permitido a adaptação para fricção e a retifica até 0,75, mantendo o curso original.

Parágrafo 14º-BIELA : original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos originais.

Parágrafo 15º-PISTÃO: original até 0,75.

Parágrafo 16º-ANEL : livre.

Parágrafo 17º-VÁLVULAS DE ADMISSÃO E ESCAPE : diâmetro da cabeça de válvula tem que ser o mesmo do original, restante livre.

Parágrafo 18º-MOLAS E TRAVAS DE VÁLVULAS : livre.

Parágrafo 19º-COLETOR DE ESCAPE : livre.

Parágrafo 20º-ESCAPAMENTO : modelo 2 tempos, de kart, configuração externa original, sem trabalho ou retrabalho, inclusive na tampa e seus respectivos canos de saída, que devem ser redondos, em numero de um ou dois. Parte interna livre.

Parágrafo 21º-FILTRO DE AR : obrigatório, livre.

Parágrafo 22º-COLETOR DE ADMISSÃO : livre.

Parágrafo 23º-TANQUE DE COMBUSTÍVEL : central, original do motor ou do chassis.

Parágrafo 24º-BOMBA DE COMBUSTÍVEL : livre.

Parágrafo 25º-JUNTAS : livre.

Parágrafo 26º-CARBURADOR : original, sem retrabalho, podendo somente equalizar tubo emulsor e giclê. Permitido uso de borboleta no carburador original/regulador de giclês principal, permitida a retirada do sistema de afogador.

Parágrafo 27º-EMBREGEM : 13 dentes.

Parágrafo 28º-COROA / CORRENTE : coroa livre, corrente somente de moto.

Parágrafo 29º-COMBUSTÍVEL : gasolina (fornecido pela organização e incluso na inscrição).

Parágrafo 30º-COMANDO : original , sem retrabalho.

Parágrafo 31º-BALANCIM E PRISIONEIRO : original sem retrabalho.

Parágrafo 32º-VOLANTE : original, sem retrabalho.

Parágrafo 33º-BLOCO DO MOTOR : liberado o encamisamento , desde que seja de ferro fundido, sem nenhum tipo de tratamento químico.

Parágrafo 34º-BOBINA : obrigatório sua fixação original e parafusos originais, sem retrabalho.

Parágrafo 35º-IGNIÇÃO : original, sem avanço da chaveta.

Parágrafo 36º-VELAS : livre.

Permitido o intercambio de peças entre os motores da categoria.

Parágrafo 37º-IDENTIFICAÇÃO : placas dianteira e traseira obrigatórias.

Parágrafo 38º-PNEUS : MG (vermelhos) novos ou usados.

Parágrafo 39º-SUBSTITUIÇÃO DO CHASSI / CARENAGEM / MOTOR:

O motor poderá ser trocado total ou parcialmente. Se a troca ocorrer após a tomada de tempo , o piloto deverá pedir autorização ao Comissário Técnico para a troca e será posicionado no último lugar do grid .

ARTIGO 58º - FÓRMULA 4 T “A” - 13 HP

Parágrafo 1º- Prova - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

Parágrafo 2º-Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira qualquer carteira de kart emitida pela CBA com sua validade em vigência observada a idade mínima de 14 anos para esta categoria.

Parágrafo 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O Piloto ou Equipe, só poderá mudar de nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa preta / nº branco**

Parágrafo 4º- Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

Parágrafo 5º- Peso: 175 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha . Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova o piloto será excluído/desclassificado .

Parágrafo 6º- Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento.

Parágrafo 7º- Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Modelos homologados CBA..*Liberado somente 1 (hum) chassis por prova, sendo que o mesmo poderá ser lacrado.

Parágrafo 8º-Bico da carenagem do kart - Caso o piloto perder durante a prova o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em até 2 voltas, caso contrário o mesmo será excluído/desclassificado.

Parágrafo 9º-MOTOR: O motor será o HONDA GX 390 , autorizado CBA , 4 tempos , 13 HP , monocilíndrico,refrigerado a ar , com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

Parágrafo 10º-VOLUME - mínimo de 45 cc, medida na condição do término da corrida, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela, com seringa de vidro de 20cc.

Parágrafo 11º-CABEÇOTE - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, se, retrabalho.

Parágrafo 12º-BLOCO DO MOTOR / CILINDRO - somente será permitido o corte do suporte do tanque.

Parágrafo 13º-VIRABREQUIM - original sendo permitida a adaptação para a fricção e a retífica de até 0,75, mantendo o curso original.

Parágrafo 14º-BIELA - original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original.

Parágrafo 15º-PISTÃO - original até 0,75.

Parágrafo 16º-ANEL – é permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75.

Parágrafo 17º-CONJUNTO LIMITADOR - original, retirada total ou parcial.

Parágrafo 18º-VÁLVULA DE ADMISSÃO E ESCAPE - diâmetro da cabeça de válvula tem que ser o mesmo do original, sendo o restante livre.

Parágrafo 19º-TUCHO E VARETAS - obrigado respeitar as medidas das peças originais.

Parágrafo 20º-MOLAS E TRAVAS DE VÁLVULAS - livre.

Parágrafo 21º-COLETOR DE ESCAPE - livre.

Parágrafo 22º-ESCAPAMENTO – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 23º-FILTRO - Obrigatório o uso.

Parágrafo 24º-COLETOR DE ADMISSÃO - livre.

Parágrafo 25º-TANQUE DE COMBUSTÍVEL – Central - original do motor ou do chassi.

Parágrafo 26º-BOMBA DE COMBUSTÍVEL - livre.

Parágrafo 27º-JUNTAS - livre.

Parágrafo 28º-CARBURADOR – original, podendo ser trabalhado.

Parágrafo 29º-EMBREGEM - 20 ou 22 dentes, marcas “Point Car” ou “Noran”.

Parágrafo 30º-COROA - livre.

Parágrafo 31º-COMBUSTÍVEL - fornecido pela Direção de Prova.

Parágrafo 32º-COMANDO - original sem retrabalho.

Parágrafo 33º-BALANCEIRO – pode ser retirado.

Parágrafo 34º-VOLANTE - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0 kg.

Parágrafo 35º-BLOCO MOTOR - liberação do encamizamento do bloco do motor, desde que seja de ferro fundido sem nenhum tipo de tratamento químico.

Parágrafo 36º-BOBINA - obrigatória sua fixação original e parafusos originais sem retrabalho.

Parágrafo 37º-IGNIÇÃO – Homologado CIK, proibido a digital com avanço.

Parágrafo 38º-EIXO – Somente poderão ser utilizados os eixos de 40mm de diâmetro e 2.9mm de espessura e 106cm de comprimento. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.

Parágrafo 39º-PNEUS : MG (vermelhos) novos ou usados.

Parágrafo 40º-SUBSTITUIÇÃO DO CHASSI / CARENAGEM / MOTOR:

O motor poderá ser trocado total ou parcialmente. Se a troca ocorrer após a tomada de tempo , o piloto deverá pedir autorização ao Comissário Técnico para a troca e será posicionado no último lugar do grid .

ARTIGO 59º -FÓRMULA SPEED

Parágrafo 1º -CHASSI - será obrigatória a utilização do chassi tubular(gaiola) homologado para a categoria, sem qualquer alteração em seus elementos estruturais e construtivos, completado exclusivamente com elementos e provenientes do kart (sempre que citado o termo “kart” neste regulamento, ele fará referência ao kart de competição específico para pistas de asfalto).

Parágrafo 2º -ASSOALHO deve ser obrigatoriamente fechado desde a extremidade dianteira até o banco do piloto, em chapa de alumínio com espessura mínima de 1,5 mm, sem furos.

Parágrafo 3º -CINTO DE SEGURANÇA deverá ter no mínimo quatro pontos de fixação.

Parágrafo 4º - Tanque de combustível: de plástico translúcido, que ofereça segurança e permita a visualização do nível do combustível.

Parágrafo 5º - Direção: sistema oriundo do kart (mangas, barras, coluna, volante, etc.).

Parágrafo 6º -Transmissão: traseira por eixo rígido único, oriundo do kart. Corrente de MOTO, coroa e pinhão, livres.

Parágrafo 7º - Para-choques: uso obrigatório do para-choques traseiro de kart, não sendo obrigatória a barra suplementar inferior.

Parágrafo 8º - Freio: cilindro mestre, pinça, disco e pastilhas de kart, comandados por um só pedal, atuando nas rodas traseiras.

Parágrafo 9º - Suspensão: é obrigatório o uso das suspensões dianteira e traseira originais do chassi, com altura livre. É proibida a substituição dos elementos de absorção de impacto

(tarugos de poliuretano), barras fixas, molas, amortecedores hidráulicos ou a gás.

Parágrafo 10º - Dimensões:

- a)- Largura dianteira máxima (rodas): 1.170,00 mm.
- b)- Largura traseira máxima (rodas): 1.400,00 mm.
- c)- Distância entre eixos entre 1.300,00 e 1.350,00mm.

Parágrafo 11º - Peso Mínimo: 205,00 Kg, estando o piloto com a indumentária completa.

Parágrafo 12º - Carenagem: é obrigatório o uso da carenagem de fibra de vidro homologada para a categoria, com ferragens na lateral para estruturar/reforçar a lateral(evitar roda com roda)e sem qualquer alteração em seu aspecto, formas ou dimensões. Nela, deverão estar e o numeral de identificação que deverá estar estampado na parte frontal e nas laterais.

Parágrafo 13º - Motor: é permitida a utilização dos motores: RD ou RDZ ,125cc ou 135 cc, refrigerados a ar, com preparação livre. Entende-se por preparação livre o ato de desbastar, lixar, limar, retificar. Não é permitido acrescentar materiais ou peças não provenientes de sua manufatura original, sendo proibida a utilização de peças especiais de competição ou importadas, exceto itens permitidos abaixo:

- 1 - velas: livres;
- 2 - escapamento: livre, de fabricação nacional será obrigatório o uso de abafador.
- 3 - Cabeçote: retrabalho livre;
- 4 - Cilindro: a retífica até 1,75 mm, será considerada dentro de 135cc, sendo proibido o tratamento com cromo duro, níquel, silício, cerâmica ou outro material estranho ao componente original. É permitido o encamisamento, com camisa de ferro fundido, desde que mantenha a janela de escape original sem raio de divisão central (buster permitido) .
- 5 - Torque: original Yamaha (peparação livre)
- 6 - Ignição: de kart, com ponto fixo, isto é, sem avanço (homologada analógica); (permitido motoplát p/ 2008)
- 7 - Carburador: permitido o uso de um carburador com diâmetro máximo de 28 mm na altura do difusor, podendo ser do modelo original do motor ou de kart, com diafragma;
- 8 - Óleo lubrificante câmbio : livre
- 9 - Rolamentos: livres;
- 10 - Combustível: álcool etílico hidratado comercial;
- 11 - Óleo dois tempos: Castrol competição na proporção 30:1;
- 12 - Câmbio: de 5 marchas tipo original da Moto (paralelo MGA) ;(inclusive engrenagem primária e secundária ,podendo retirar 1ª marcha)
- 13 - Pistão: tipo original dos motores, podendo ser utilizado de marca paralela com diâmetro máximo de 59,75 mm;
- 14 - Embreagem: uso obrigatório de todos os componentes internos originais do motor. Não é obrigatória a instalação de pedal, alavanca ou outro sistema que a torne operacional do posto de pilotagem.
- 15 - Virabrequim: permitido fechar os orifícios com alumínio, nylon, cortiça ou outro material, bem como utilizar outros modelos nacionais, desde que seja mantido o curso de 50,00 mm;
- 16 - Juntas: livres;

17 - Flange do carburador: livre.

18 – Filtro de ar: livre, desde que fique interno à carenagem.

Parágrafo 14º - A carenagem de fibra de vidro poderá ser substituída por motivo de quebra ou dano acidental a qualquer momento, exceto durante o desenvolvimento da tomada de tempo ou das baterias.

Parágrafo 15º -O motor poderá ser trocado total ou parcialmente. Se a troca ocorrer após a tomada de tempo ou etapa, o piloto deverá comunicar ao comissário técnico e será posicionado no último lugar do grid da etapa seguinte.

Parágrafo 16º - Rodas: devem ser originais de kart, de alumínio ou magnésio. Não é permitida a montagem das rodas de modo as pontas dos eixos dianteiros ou traseiros excedam suas faces externas.

Parágrafo 17º - Pneus: de kart, nacionais, do tipo “MG” “VERMELHO”. Em situação de chuva poderão ser utilizados os pneus específicos ou riscados, nacionais. É proibida a utilização de quaisquer tratamentos ou produtos que alterem as características originais dos pneus, como aditivos, recapagem etc. A marca do fabricante e o tipo do pneu deverá estar bem visível na sua lateral.

DEMAIS QUESTÕES - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que todos os itens omissos neste regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais e somente poderão ser alterados mediante adendos.

Este regulamento foi elaborado com base nas normas estabelecidas pela Confederação Brasileira de Automobilismo “CBA”, e com base no Código Desportivo do Automobilismo “CDA” e Regulamento Nacional de Kart “RNK”, devendo este Campeonato e seu regulamento ser supervisionado pela Federação de Automobilismo de São Paulo “Fasp” .



**ITUANO MOTOR SPORT CLUB
DEPARTAMENTO DE COMPETIÇÕES
OUTUBRO / 2007**

**Este Regulamento Foi Aprovado pelo
Departamento de Kart da
Federação de Automobilismo de São Paulo.**