

REGULAMENTO – CATEGORIAS – COPA SÃO PAULO DE KART GRANJA VIANA 2010

Índice

Cadete-----	2
Sênior Executive-----	4
Graduado-----	8
Júnior-----	10
Júnior Menor-----	13
Mirim-----	16
Novato-----	18
Pró-500-----	21
Sênior e Super Sênior-----	23
Shifter Júnior-----	25
Shifter-----	27
Stock 125-----	29
Super Cadete-----	31
Super Fórmula 4-----	34

CADETE

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos de **8 anos (completos)** a 11 anos.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa VERDE com nº AMARELA.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso 103 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

LASTRO: Fica estabelecido para esta categoria o lastro de **3 kg para o 1º lugar** na etapa seguinte, **5 kg** na 1ª vitória consecutiva (serão acrescidos nos peso do kart). Não haverá acréscimo de lastro na fase do Play off.

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

ARTIGO 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.

- Bico do kart - Caso o piloto perder o bico do kart, o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em 2 voltas, caso contrário o mesmo será desclassificado.

Motor - Marca Honda modelo GX160 de 5,5 cavalos, sorteado a cada etapa pela Granja Viana. 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. Os motores sorteados deverão permanecer no Parque Fechado com opção também do chassi. Caso seja necessário ajustes no chassi, este não poderá ser feito no local.

ARTIGO 8º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos – Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que os itens omissos neste regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais.

- a) Escapamento fornecido pela organização.
- b) Filtro de ar fornecido junto com o motor pela organização.
- c) Bomba de Combustível – Será fornecido junto com o motor pela organização, porém sua utilização será opcional.
- d) Tanque de combustível na parte central.
- e) Coroa 68 dentes.
- f) Para- Choque – Largura de 1,15m (desde que atenda a idéia de segurança) uso obrigatório.
- g) Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de

- 960mm. + ou – 2mm. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.
- h) Proibido o uso de cubo de roda dianteira.
 - i) Mangas de eixo – Homologado ou autorizado CBA, com a marca do fabricante. Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estarem equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)
 - j) Rodas – Homologadas CBA **para a categoria**, com a marca do fabricante. **Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.**
 - k) Proibido o uso de arruelas de caster.
 - l) Cubo de roda – Homologado CBA **para a categoria**, com a marca do fabricante.
 - m) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Homologado CBA **para a categoria**, com a marca do fabricante.
 - n) **Rolamento do eixo traseiro – Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207 diâmetro 35 x 72.**

ARTIGO 10º - MG Cadete– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª, 3ª e 4ª etapa (primeiro jogo); 5ª, 6ª e 7ª etapa (segundo jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapa (terceiro jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

SÊNIOR EXECUTIVE

PARÁGRAFO ÚNICO: Visando-se manter o equilíbrio da categoria, fica estabelecido que após a realização da primeira etapa e confirmação da classificação dos pilotos no campeonato pela organização da prova, os dez primeiros classificados do campeonato, perderão a seguinte posição no grid de classificação, para a prova seguinte, com base no seu posicionamento na tabela de pontos, para a continuidade do campeonato.

Este sistema valerá somente até a classificação dos dez primeiros para o "play-off" ocasião em que perderá o efeito.

- o) 1º. Colocado perde 10 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- p) 2º. Colocado perde 9 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- q) 3º. Colocado perde 8 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- r) 4º. Colocado perde 7 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- s) 5º. Colocado perde 6 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- t) 6º. Colocado perde 5 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- u) 7º. Colocado perde 4 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- v) 8º. Colocado perde 3 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- w) 9º. Colocado perde 2 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- x) 10º. Colocado perde 1 posição da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.

Obs. Em caso de empate o critério de melhor volta decidirá o melhor classificado para a formação do grid de largada.

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **35 anos (completos)**. A pontuação será dividida em Executive (Pódio Geral) e Sênior Executive (pilotos acima de 45 anos).

Qualquer piloto que não tenha participado das provas classificatórias para o "Play Off" e resolva ao final do campeonato, correr qualquer uma delas, será penalizado com a perda de dez posições da sua classificação no grid para a largada da(s) prova(as). Esta medida visa proteger os pilotos que estão disputando o título.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa AMARELA com nº PRETO.**

ARTIGO 4º - Abastecimento - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização (Gasolina Podium) e óleo Motul sintético, na proporção de 1:25, em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implicará na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

ARTIGO 5º - Peso: 167 kg - o peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto. 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 a equipe será excluída e desclassificada respectivamente.

ARTIGO 6º - Vistoria Técnica - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento, seguindo rigorosamente o estabelecido neste regulamento pelo artigo 7º. Fica estabelecido que a vistoria de motor deverá ser realizada na terça feira subsequente a prova, ou em outra data, determinada por meio de adendo desportivo da FASP, CBA ou do Organizador do Evento, com efeito imediato. A presença dos preparadores de motores é permitida mas não requerida, uma vez que, por se tratarem de motores sem preparação poderão ser observados por qualquer um dos que tenha sido classificado para a vistoria.

Fica estabelecido em conformidade com as normas da CBA e FASP que o vistoriador técnico poderá vistoriar qualquer Kart, sem prévio aviso, a qualquer momento, a seu critério, valendo-se de quaisquer meios necessários para tanto.

Recursos poderão ser apresentados, somente por escrito, no prazo de até uma hora após a conclusão da vistoria. Somente serão aceitos recursos, por escrito, impetrados por pilotos ou por seus preparadores desde que tenham acompanhado a vistoria.

ARTIGO 7º. – Equipamento – Chassis/Motor/Freio

Qualquer marca homologado **CIK -FIA**, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Só poderá usar um chassi por prova.

Motor: Parilla RL, RL 125 cc, RAPTOR PPK, e Parilla MY (com pino de 18 mm) refrigerados à água, sem partida elétrica, sendo proibido qualquer tipo de preparação. Será obrigatório o uso de velas NGK, modelos B10EGV, B9EGV ou B8EGV originais, sem qualquer modificação. Liberado o uso de biela de 100mm ou 102mm, das marcas IAME, RIOMAR ou similares nacionais ou importadas.

Itens:

y) **Cilindro:** Liberado o uso do cilindro de marca IAME RL (modelo redondo), com seu respectivo cabeçote. Curva de escapamento original, sem qualquer retrabalho. Liberado também, o uso do cilindro da marca IAME modelo RL/07 125 cc e MY (modelos quadrados) e seus respectivos cabeçotes. Curva de escapamento original, pequena sem qualquer retrabalho. Somente será permitido o reencamisamento dos Cilindros RL ,RL 07, MY e Raptor, desde que mantidas as medidas originais. Liberado o uso do cilindro PPK Raptor com sua curva de escape original. Será permitido o intercâmbio de peças de motores, com excessão das curvas de escape originais de cada cilindro.

z) **Medidas para parâmetros dos motores:** MOTOR RL (antigo), RL/07, MY e Raptor:

Cilindrada Máxima – 125 cc.

Curso – 54.00 mm.

Diâmetro mínimo do pistão – 53.90 mm.

Diâmetro máximo da camisa – 54,27 mm.

Número de luzes do escapamento – 3

Número de luzes da admissão – 3

Material da camisa – ferro guza.

Volume 10 cc. Até o último fio de rosca superior da vela, medido no cabeçote.

Diagrama do Motor RL e RL 07, MY e Raptor – Haverá um motor original Raptor a disposição dos comissários para conferirem as medidas e diagrama dos mesmos em conformidade com a ficha de homologação CBA.

Janela de Escape – 178° (+/-)2

Janela de Admissão – 128° (+/-)2

3ª Luz – 134° (+/-)2

Janela da Admissão – Largura até 30 mm – Medida cordal

Largura da Janela de Escape - RL 07 QUADRADO, MY e Raptor – de 36,98 mm até 37,02 mm.

Largura da Janela de Escape - RL REDONDO – de 35,98 mm até 36,02 mm.

c) **Bloco do Motor:** Liberado o uso do Carter do motor Parilla Evolution, Parilla Evolution Super, Raptor e Parilla RA com os prisioneiros refurados para o uso com o cilindro de modelo RL/07. Estes mesmos blocos podem ser retrabalhados, somente para que se possa utilizar o virabrequim do modelo 88mm de diâmetro e 19.1mm (+/-) 0.1 de

espessura e as transferências laterais somente poderão sofrer retrabalho para o perfeito ajuste do bloco ao cilindro, limitado a 28mm de largura máxima e mantido os ângulos originais. Está liberado o uso de qualquer tamanho de palheta.

- d) **Cabeçote:** Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca e comprimento, quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
- e) **Volume do Motor (taxa):** Fica estipulado o volume mínimo de 10 cc, até o ultimo fio de rosca superior do cabeçote. Esta medida será realizada com o uso, exclusivo, de seringa de Vidro.
- f) **Ignição:** Somente poderão ser utilizadas as marcas PVL ou SELECTA. Proibida a digital com avanço ou retrabalho. PVL medindo 57 ohms com uma variação de 5% para mais ou para menos e SELECTA medindo 67 ohms com uma variação de 5% para mais ou para menos. As Ignições não poderão ter nenhum tipo de retrabalho. A ignição completa, incluindo bobina, de cada piloto, fica a disposição para a compra após a tomada de tempo classificatória e prova, por qualquer integrante da categoria, pelo valor igual ao de uma ignição nova. A preferência de compra ficará condicionada a ordem decrescente da classificação final, em cada etapa, do piloto que optar pela compra da ignição do concorrente.
- g) **Virabrequim:** Original do Motor RL, do Motor Parilla Evolution S4 e Raptor. Fica liberado o uso do virabrequim modelo S4 de Fabricação IAME, Nacional ou Importado, de Fabricação RIOMAR ou PPK Raptor. Mantendo as medidas do Original IAME. Não será aceito virabrequim que não tenha as medidas e características originais, tendo como parâmetro o de Fabricação IAME.

O Virabrequim poderá ser de qualquer marca, nacional ou importado, iguais aos modelos Originais RL, ou S4, desde que mantidas as medidas padrão do modelo S4 Parilla, Medidas diâmetro 88mm e espessura de 19.1mm (+/-) 0.1 com pino de 18mm. Não serão aceitos virabrequins que não possuam as medidas e características originais.

- h) **Carburador:** Liberado somente o modelo CR-116-C 37/0/09 Riomar Evolution Dourado, na medida 24mm de venturi por 27mm de borboleta, sem nenhum retrabalho no fluxo, com diâmetro de furação dos injetores e de acento de agulhas livres, respeitando-se a quantidade de furos originais de injetores (dois injetores anteriores a borboleta e um injetor posterior).
O retrabalho no eixo do carburador é livre e a borboleta pode ser furada.
- i) **Coletor (Flange) do Carburador:** Original, marca Parilla ou Riomar, dos modelos pequeno, médio ou grande, sem retrabalho, na medida máxima de até 27 mm e suas respectivas Pirâmides e palhetas.
- j) **Filtro de Ar:** Será obrigatório o uso de filtro da marca RBC, com elemento filtrante original de fabrica, sem retrabalho. O uso do elemento filtrante, será sempre obrigatório, exceto quando declarada corrida com chuva pela direção de prova.
- k) **Pistão:** É liberado o uso de qualquer pistão, sem retrabalho, nacional ou importado.
- l) **Pinos e Gaiolas:** Pinos e Gaiolas superiores e inferiores estão liberados de qualquer marca desde que mantenha suas funções e medidas originais do motor.
- m) **Junta:** O uso de junta na base do cilindro esta liberada, desde que se mantenha o diagrama original do motor.
- n) **Escapamento:** Os escapamentos serão somente da marca TCHE Modelo PUMA (modelo antigo) que faz parte integrante deste regulamento. Os escapamentos serão numerados e sorteados, sendo que cada piloto terá que comprar um novo, no ato de sua primeira inscrição e depositá-lo na organização da prova, para lacração e sorteio em cada prova. O Piloto que ingressar na categoria deverá adquirir um escapamento novo que será entregue para a direção de prova ou ao responsável pela guarda, para ser lacrado e utilizado na competição.
- o) **Radiador e Bomba de Água:** Liberado o uso de qualquer marca.
- p) **Corrente:** Uso obrigatório de protetor de corrente.
- q) **Eixo:** Somente poderão ser utilizados os eixos de 40 mm de diâmetro e 2.9 mm. de

espessura e não inferior a 106 cm de comprimento. Fica expressamente proibida a utilização de qualquer outro tipo de eixo.

- r) **Coroa:** A Coroa máxima de até 79 dentes.
- s) **Pinhão:** Somente de 10 dentes
- t) **Lacres:** O carburador, motor e coroa serão lacrados com lacre numérico, identificado por código de barras adotado **pelos competidores** e a sua violação implicará em desclassificação imediata.

Os lacres deverão ser apresentados em seus respectivos lugares, intactos, para a vistoria técnica. Na eventual necessidade de substituição de qualquer equipamento já lacrado, a peça ou conjunto substituído deverá obrigatoriamente fazer parte da vistoria técnica, sendo que sua falta implicará em desclassificação. É Permitida a troca de qualquer peça do kart sem perda da posição classificatória, desde que devidamente autorizada pelo Comissário Técnico. Os lacres serão adquiridos pelos competidores e os seus valores rateados entre os participantes.

- u) **Pára-choque** – Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Não será permitido o retrabalho ou reforço nos para-choques.

ARTIGO 8º - Pneus– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapa (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapa (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo).

É expressamente proibida a troca de pneus sem motivo técnico justificável (vazamento ou defeito de fabricação) e autorizado pela direção de prova e comissão de vistoria.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Quaisquer reposições de pneus deverão ser comunicadas ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas. O piloto participante que fizer troca de pneu será penalizado em 0,2 segundos por pneu trocado na tomada de tempo e 2 segundos por pneu trocado no final da prova. O piloto novo ou piloto já participante que retornar ao campeonato, serão obrigados a correr com lastro de 10kg acrescidos no kart, desde que os demais concorrentes estejam utilizando pneus usados. Se o piloto deixar de participar de uma prova e for utilizar o mesmo pneu lacrado em uma prova posterior, este deverá usar lastro de 5kg acrescidos no kart.

ARTIGO 9º – Pódio - A não apresentação do piloto ao pódio sem a devida notificação e aprovação da direção de prova, acarretará a perda de 20% (vinte por cento) dos pontos obtidos na etapa.

ARTIGO 10º – Os pilotos e equipes da Categoria Executive, deverão estar cientes e de acordo com este Regulamento Técnico da categoria, bem como com o Regulamento Técnico e Desportivo publicado pelo Clube Granja Viana.

ARTIGO 11º – Todas as questões não previstas neste regulamento deverão ser resolvidas com base nos Códigos e Regulamentos da FASP e da CBA.

GRADUADO

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PGK.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa AMARELA com nº PRETO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso 155 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 8º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado **CIK/CBA**.

aa) O eixo deverá ser em material ferroso e imantável e deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3
46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

bb) Tanque de Combustível: Central

cc) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Motor – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da

ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. 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, será de 11cc **medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização**. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ESU; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS 27.

CARBURADOR – Será permitido o uso de apenas um carburador com diâmetro máximo de 24mm na altura do difusor e o máximo de 28mm na altura da borboleta de aceleração, sem qualquer artifício que mascare sua medição. Somente poderão ser usados carburadores de borboleta. A preparação interna será LIVRE, entretanto deverá ser respeitadas as medidas limites de cada categoria. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante. Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA.

Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer", homologado CBA ou CIK / CBA, . Se

durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador "intake silencer" ou o filtro

soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som modificado do silencioso do carburador, "intake silencer", ou filtro, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

JUNTAS – Serão livres.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes e Coroa Livre.

ARTIGO 10º - Pneus– Selo Amarelo – Novo a cada etapa.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

JUNIOR

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **13 anos (incompletos)** a 14 anos.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa VERMELHA com nº BRANCO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 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 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 8º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Só poderá usar um chassi por prova.

dd) Eixo – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9

ee) Tanque de Combustível: Central

ff) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Motor 1 – Riomar modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras 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 será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

Motor 2 – GB30 Parilla RL 125cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação.

Motor 3 - Fireball 125 cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação.
Pistão e Biela entre os motores Parilla e Fireball poderão ser intercambiáveis desde que seja original do motor.

Os pilotos que chegarem entre os seis primeiros colocados na prova, serão obrigados a colocar a parte elétrica do motor à venda, sendo que o comprador terá que ter competido na mesma prova e terá que fornecer uma outra parte elétrica e mais 30% do valor da mesma.

Obs: Caso haja mais de um comprador, terá prioridade o piloto que tiver tido melhor colocação na prova.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

I) Motor Riomar MRA I

VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá 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: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10 EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ESU; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS.

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 25,4mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

ESCAPAMENTO – Homologado CNK/CBA para a categoria.

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 máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

RELAÇÃO – Coroa até 76 dentes

PINHÃO – 11 dentes

II) Motor GB 30 Parilla RL 125 e Motor Fireball

v) Escapamento (Parilla/ Fireball) – Original do motor ou nacional modelo Tche Meyba, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.

w) Carburadores (Parilla) - Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação. No conjunto motor carburador não poderá haver entrada de ar falsa em hipótese nenhuma.

x) Carburador (Fireball) – Tillotson 334/360 por 24/28max.

y) Ignição (Parilla e Fireball)– original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste.

z) Coroa – Até 76 dentes.

aa) Filtro - Obrigatório o uso do filtro de ar RBC, sem retrabalho e completo

bb) Flexível – livre para ambos os motores

cc) Pirâmide– Original sem qualquer modificação ou retrabalho.

dd) Palhetas – Livre

ee) Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho.

ff) Flange – diâmetro de 22mm – As flanges deverão ser adquiridas pelos pilotos à organização (secretaria de provas). Estas flanges ficarão retidas na organização e serão sorteadas a cada etapa.

gg) Vela – Original do motor; NGK BR9 EG; B9 EGV; BR10 EG; B10 EGV

hh) Pinhão – 11 dentes

- ii) Volume (Parilla) – 12cc
- jj) Volume (Fireball) – 12cc
- kk) Squich – Livre
- ll) Juntas (Parilla) – Obrigatório o uso de 01 (uma) ou 02 (duas) juntas de cilindro, desde que a soma das duas não ultrapasse a medida de 0,70mm. Não será permitido a utilização de mais de duas juntas. Obs: Obrigatório o uso de pelo menos uma junta.
- mm) Juntas (Fireball) – Original 0,1mm.
- nn) Centralina – Original do motor, limitada em 15.500 RPM – Marca PVL
- oo) Pino de Pistão – De livre procedência.
- pp) Biela (Motor GB30 Parilla RL 125) – Marca Livre – Peso mínimo 120gr, obedecendo as medidas originais do motor.

ARTIGO 10º - Pneus– Selo Vermelho - Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª e 5ª etapa (segundo jogo); 6ª e 7ª etapa (terceiro jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapa (quarto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

ARTIGO 11º – A organização poderá emitir a qualquer momento um adendo com alteração nos motores para equalização.

JUNIOR MENOR

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **11 anos (incompletos) a 13 anos.**

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa BRANCA com nº VERMELHO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso 135 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 8º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Só poderá usar um chassi por prova.

gg) Eixo – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9

hh) Tanque de Combustível: Central

ii) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Motor 1 – Riomar modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras 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 será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

Motor 2 – GB30 Parilla RL 125cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação.

Motor 3 - Fireball 125 cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação.
Pistão e Biela entre os motores Parilla e Fireball poderão ser intercambiáveis desde que seja original do motor.

Os pilotos que chegarem entre os seis primeiros colocados na prova, serão obrigados a colocar a parte elétrica do motor à venda, sendo que o comprador terá que ter competido na mesma prova e terá que fornecer uma outra parte elétrica e mais 30% do valor da mesma.

Obs: Caso haja mais de um comprador, terá prioridade o piloto que tiver tido melhor colocação na prova.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

I) Motor Riomar MRA I

VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá 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: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ES-U; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS

CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

ESCAPAMENTO – Homologado CNK/CBA para a categoria.

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 máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

RELAÇÃO – Coroa até 73 dentes.

PINHÃO – 11 dentes

II) Motor GB 30 Parilla RL 125 e Motor Fireball

jj) Escapamento (Parilla/ Fireball) – Original do motor ou nacional modelo Tche Meyba, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.

kk) Carburadores (Parilla) - Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação. No conjunto motor carburador não poderá haver entrada de ar falsa em hipótese nenhuma.

ll) Carburador (Fireball) – Tillotson 334/360 por **24/28max.**

mm) Ignição (Parilla e Fireball)– original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste.

nn) Coroa – até 73 dentes.

oo) Filtro - Obrigatório o uso do filtro de ar RBC, sem retrabalho e completo

pp) Flexível – livre para ambos os motores

qq) Pirâmide– Original sem qualquer modificação ou retrabalho. **De acordo com a homologação.**

rr) Palhetas – Livre

ss) Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho, **de acordo com a homologação.**

tt) **Flange – diâmetro de 15mm** – As flanges deverão ser adquiridas pelos pilotos à organização (secretaria de provas). Estas flanges ficarão retidas na organização e serão sorteadas a cada etapa.

uu) Vela – Original do motor NGK BR9 EG; B9 EGV; BR10 EG; B10 EGV

vv) Pinhão – 11 dentes

ww) Volume (Parilla) – 12cc

xx) Volume (Fireball) - 12cc

yy) Squich – Livre.

zz) Juntas (Parilla) – Obrigatório o uso de 01 (uma) ou 02 (duas) juntas de cilindro, desde que a soma das duas não ultrapasse a medida de 0,70mm. Não será permitido a utilização de mais de duas juntas. Obs: Obrigatório o uso de pelo menos uma junta.

aaa) Juntas (Fireball) – Original 0,1mm.

bbb) Centralina – Original do motor, limitada em 15.500 RPM – Marca PVL

ccc) Pino de Pistão – De livre procedência.

ddd) Biela (Motor GB30 Parilla RL 125) – Marca Livre – Peso mínimo 120gr, obedecendo as medidas originais do motor.

ARTIGO 10º - Pneus– Selo Vermelho pós a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª e 5ª etapa (segundo jogo); 6ª e 7ª etapa (terceiro jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapa (quarto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

ARTIGO 11º – A organização poderá emitir a qualquer momento um adendo com alteração nos motores para equalização.

MIRIM

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

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

ARTIGO 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.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso: 97 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

Lastro - Fica estabelecido para esta categoria o lastro **de 2kg para o 1º lugar** na etapa seguinte, **3 kg** na 1ª vitória consecutiva (serão acrescidos no peso do kart). Não haverá acréscimo de lastro na fase do Play off.

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

ARTIGO 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.

- Bico do kart - Caso o piloto perder o bico do kart, o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em 2 voltas, caso contrário o mesmo será desclassificado.

Motor – Marca Honda modelo GX 160 de 5,5 cavalos, sorteado a cada etapa pela Granja Viana.

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. Os motores sorteados deverão permanecer no Parque Fechado com opção também do chassi. Caso seja necessário ajustes no chassi, este não poderá ser feito no local.

ARTIGO 8º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas

ARTIGO 9º- 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.

eee) Escapamento fornecido pela organização.

fff) Filtro de ar fornecido junto com o motor pela organização.

ggg) Bomba de Combustível – Será fornecido junto com o motor pela organização, porém sua utilização será opcional.

hhh) Tanque de combustível na parte central.

iii) Coroa 67 dentes.

- jjj) Para- Choque – Largura de 1,15m (desde que atenda a idéia de segurança) uso obrigatório.
- kkk) Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm. + ou – 2mm. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.
- III) Proibido o uso de cubo de roda dianteira.
- mmm) Mangas de eixo – Homologado ou autorizado CBA, com a marca do fabricante. Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no inteiro do seu suporte “U”
- nnn) Rodas – Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
Proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- ooo) Cubo de roda – Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- ppp) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- qqq) **Rolamento do eixo traseiro – Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207 diâmetro 35 x 72.**

ARTIGO 9º - MG Cadete– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª, 3ª e 4ª etapa (primeiro jogo); 5ª, 6ª e 7ª etapa (segundo jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapa (terceiro jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

NOVATO

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos com carteira PGK.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa PRETA com nº BRANCO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso 153 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 8º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado **CIK/CBA**.

rrr) Eixo - Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a abaixo. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75 ± 1 mm. Somente poderá ser utilizada bucha do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9

sss) Tanque de Combustível: Central

ttt) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Motor – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. 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 será de 11cc **medidos a partir do**

pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25. 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: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ESU; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS 27.

CARBURADOR – Será permitido o uso de apenas um carburador com diâmetro máximo de 24mm na altura do difusor e o máximo de 28mm na altura da borboleta de aceleração, sem qualquer artifício que mascare sua medição. Somente poderão ser usados carburadores de borboleta. A preparação interna será LIVRE, entretanto deverá ser respeitadas as medidas limites de cada categoria. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante. Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA.

Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer", homologado CBA ou CIK / CBA, . Se

durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador "intake silencer" ou o filtro

soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som modificado do silencioso do carburador, "intake silencer", ou filtro, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

COLETOR DO ESCAPAMENTO - Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

ESCAPAMENTO - O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

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 máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

RELAÇÃO – A definir.

ARTIGO 10º - Pneus– Selo Vermelho – Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª e 5ª etapa (segundo jogo); 6ª e 7ª etapa (terceiro jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapa (quarto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

PRÓ 500

ARTIGO 1º– Prova – Será disputada em uma bateria com duração de 1:20 (uma hora e vinte minutos), com uma volta obrigatória de 05 (cinco) minutos.

Tomada de Tempo - Haverão 02 (duas) tomadas de tempo com sorteio de 02 (dois) motores. O piloto que quiser trocar de motor da primeira para a segunda tomada de tempo não terá penalização. Se o piloto trocar novamente o motor, mesmo que seja o motor já utilizado por ele na primeira tomada, largará em último. A formação do grid de largada será definido pelo menor tempo.

Equipes – Poderão participar até 2 (dois) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para pontuação vale o número do kart. Será declarado vencedor da etapa, a equipe que somar o maior número de pontos nas duas provas.

Manutenção – será feita na área de reparos, determinado pela organização.

ARTIGO 2º– Da Categoria – O Campeonato será disputado entre EQUIPES formadas por pilotos a partir de **14 anos (incompletos) de idade**. A pontuação será dividida em **Pró 500** (pódio geral), **Pró 500 Master** (pilotos acima de 40 anos) e **Pró 500 Light** (definido pela organização)

ARTIGO 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás.) - O piloto ou Equipe, só poderá mudar de número mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. Categoria Pró 500 (**Placa branca c/ Nº preto**), categoria Pró 500 Master (**Placa preta c/ nº branco**) e categoria Pró 500 Light (**Placa Vermelha c/ nº preto**)

ARTIGO 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. **Não haverá reabastecimento da tomada de tempo para a prova.**

ARTIGO 5º- Peso: 200 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

LASTRO: Fica estabelecido para esta categoria o lastro de **8 kg para os pilotos que vencerem 02 vezes consecutivas** (serão acrescidos nos peso do kart na etapa seguinte).

ARTIGO 6º- - Opcional - ENGATE RÁPIDO - para fixação dos lastros de peso: no pino que sustenta os lastros de peso, o mesmo pode ser fixado através do engate rápido, que é restrito aos pinos de lastro que estiverem fixados no chassi do kart, sendo vedada a sua utilização em peso fixados ao banco.

OBS.: Estes itens são considerados opcionais, podendo ser mantido o sistema anterior.

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

1. ARTIGO 8º - Motor / Chassis

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, tanque de combustível e pára-choque protegendo as rodas traseiras. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

Motor original Honda GX-390, **Sorteado a cada etapa pela Granja Viana**. 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.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

qq) Relação – Coroa 42 de até 17,7cm de diâmetro/ Embreagem 13 dentes (centrífuga – miolo interno 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada piloto será responsável pela colocação da sua própria embreagem. – Corrente de moto obrigatório. A relação Coroa/pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

rr) Tanque central – 10 litros.

ss) Filtro de ar fornecido junto com o motor pela organização.

tt) Escapamento – **Roncar** - ??????

uu) Para-choque –Largura 1,30m (desde que atenda a idéia de segurança) – obrigatório o uso.

vv) Carenagem – Obrigatório o uso da carenagem das 500 Milhas modelo 2008, com o selo de fabricação PAVÃO ACESSORIES.

ww) Eixo - Somente poderão ser utilizados os eixos de 35mm a 40 mm de diâmetro e mínimo de 2.9mm de espessura e entre 104 a 106cm de comprimento. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.

ARTIGO 10º - Pneus– Pneus novos a cada etapa.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

uuu) GERAL

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 de montagem.

SÊNIOR E SUPER SÊNIOR

ARTIGO 1º - Prova - Será disputado em uma bateria. A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **25 anos (incompletos)**. A pontuação será dividida em **SÊNIOR E SUPER SENIOR** (a partir de 40 anos incompletos).

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **SÊNIOR: Placa AMARELA com nº AZUL e SUPER SENIOR: Placa VERMELHA com nº AMARELO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso: SÊNIOR 170 kg e SUPER SÊNIOR 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 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CIK/CBA.

vvv) Eixo – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9

Motor - Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artificios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. 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 será de 11cc, **medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.** Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

ARTIGO 8º - Demais Equipamentos

VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ESU; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS.

CARBURADOR – Será permitido o uso de apenas um carburador com diâmetro máximo de 24mm na altura do difusor e o máximo de 28mm na altura da borboleta de aceleração, sem qualquer artifício que mascare sua medição. Somente poderão ser usados carburadores de borboleta. A preparação interna será LIVRE, entretanto deverá ser respeitadas as medidas limites de cada categoria. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante. Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA.

Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer", homologado CBA ou CIK / CBA, . Se

durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador "intake silencer" ou o filtro

soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som modificado do silencioso do carburador, "intake silencer", ou filtro, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

JUNTAS – Serão livres.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

RELAÇÃO – Será definida no Regulamento Particular da Prova.

ARTIGO 9º - PNEUS – Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapa (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapa (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências.

SHIFTER JUNIOR

ARTIGO 1º - Prova - Será disputado em uma bateria. A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos de **14 anos (incompletos) a 16 anos**.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **SHIFTER KART: Placa PRETA com nº BRANCO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso: 165 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de 40mm de diâmetro e 2.9mm de espessura e 106cm de comprimento e **eixo de 50mm**. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.

Motor - T.M. 125c modelos: K9, K9B e K9C – Homologado CIK, proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, exceto de acordo com este regulamento artigo 8º - item F - G e H.

ARTIGO 8º - Demais Equipamentos – Liberado todas as peças originais T.M de acordo com a ficha de homologação do motor.

Escapamento - curva e marmita abafadora original K9 sem retrabalho. Liberado o uso da marmita ELTO e Marmita em fibra de carbono.

Carburadores – Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto.

Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme homologação.

Relação: coroa – marca livre 25 dentes / **pinhão marca livre: 16 dentes**.

Flange de admissão K9 – original sem retrabalho medida 22mm.

Cabeçote K9 (bolha)– Volume mínimo de 15cc até o último fio de rosca, medidos com seringa marca Yale. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca e comprimento, quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.

Pistão K9– Permitido utilizar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc, nas medidas 53-93/ 53-94/ 53-95/ 53-96/ 53-97 e 53.98 (junta do cilindro liberada).

Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil.

Pirâmide - Pirâmide - original sem retrabalho, terá que respeitar a especificação do motor, ou seja, motores k9b terão que usar pirâmide k9b e assim sucessivamente.

Tanque De Combustível – Central

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

Filtro - Obrigatório o uso do filtro de ar RBC, sem retrabalho e completo.

Ignição – K9 (analógica) – Original do motor.

Biela – Original TM ou nacional de qualquer marca, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

Velas – EG/EGV B8 – B9 – B10

Carter – Preparação Livre

Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Freios – Permitido somente fabricação nacional.

ARTIGO 9º - PNEUS – MG Vermelho - Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª e 2ª etapa (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapa (segundo jogo); 5ª e 6ª etapa (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapa (quarto jogo); 9ª e 10ª etapa (quinto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências.

SHIFTER KART

ARTIGO 1º - Prova - Será disputado em uma bateria. A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **16 anos (incompletos)**. Permitido a participação de pilotos abaixo de 16 anos, desde que apresentem a carteira de piloto GRADUADO. A pontuação será dividida em **SHIFTER** (Geral), **SHIFTER SENIOR** (a partir de 35 anos de idade) e **Sixspeed (acima de 190kg)**.

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **SHIFTER KART: Placa BRANCA com nº VERMELHO, SHIFTER SENIOR: Placa AMARELA c/nº PRETO.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 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 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

xxx) Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de 40mm de diâmetro e 2.9mm de espessura e 106cm de comprimento e **eixo de 50mm**. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.

Motor - T.M. 125c modelos: K7, K9, K9B e K9C – Homologado CIK, proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, exceto de acordo com este regulamento artigo 8º - item F - G e H.

ARTIGO 8º - Demais Equipamentos – Liberado todas as peças originais T.M de acordo com a ficha de homologação do motor.

Escapamento - curva e marmita abafadora original K9 sem retrabalho. Liberado o uso da marmita ELTO e Marmita em fibra de carbono.

Carburadores – Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto.

Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme homologação.

Relação: coroa – marca livre 24, 25 e 26 dentes / pinhão marca livre: 15, 16, 17 e 18 dentes.

Flange – original sem retrabalho, terá que respeitar a especificação do motor, ou seja, motores k9b terão que usar flange e torque de palheta do k9b e assim sucessivamente.

Cabeçote **K9** (bolha)– Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, medidos com seringa marca Yale. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca e comprimento, quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.

Pistão **K9**– Permitido utilizar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc, nas medidas 53-93/ 53-94/ 53-95/ 53-96/ 53-97 e 53.98 (junta

do cilindro liberada).

Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil.

Pirâmide - original sem retrabalho, terá que respeitar a especificação do motor, ou seja, motores k9b terão que usar pirâmide k9b e assim sucessivamente.

Tanque De Combustível – Central

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

Filtro - Obrigatório o uso do filtro de ar RBC, sem retrabalho e completo.

Ignição – K9 –(analógica) – Original do Motor

Biela – Original TM ou nacional de qualquer marca, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

Velas – EG/EGV B8 – B9 – B10

Carter – Preparação Livre

Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

Freios – Permitido somente fabricação nacional

ARTIGO 9º - PNEUS – Pneus novos a cada etapa.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências.

STOCK 125

ARTIGO 1º - Prova - Será disputado em uma bateria de 50 minutos com duas paradas obrigatórias, que deverão ser realizadas até os 35 minutos de prova. Em caso de parada sem troca de piloto, o piloto deverá descer do kart e dar uma volta completa em volta do seu kart. A não realização das paradas obrigatórias, acarretará na desclassificação do kart/equipe da prova.

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **16 anos (incompletos)**. Permitido a participação de pilotos a partir de 14 anos (completos) desde que dispute o campeonato em dupla, sendo que o 2º participante seja maior de 16 anos. A pontuação será dividida em STOCK PRÓ (Pódio Geral) e MASTER PRÓ (pilotos acima de 35 anos). O piloto que chegar entre os 03 (três) primeiros colocados em duas corridas consecutivas perderá 10 (dez) posições na largada da etapa seguinte, **exceto na fase do Play Off.**

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. STOCK 125 **Placa Branca com nº Vermelho**, STOCK 125 SENIOR **Placa Amarela com nº Preto**

ARTIGO 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.

ARTIGO 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 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

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

ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

Motor 1 – GB 30 Parilla RL 125cc – partida elétrica, refrigerado a água, sem preparação.

Motor 2 - Fireball 125 cc refrigerado a água com partida elétrica.

Pistão e Biela entre os motores Parilla e Fireball poderão ser intercambiáveis desde que seja original do motor.

Os pilotos que chegarem entre os seis primeiros colocados na prova, serão obrigados a colocar a parte elétrica do motor à venda, sendo que o comprador terá que ter competido na mesma prova e terá que fornecer uma outra parte elétrica e mais 30% do valor da mesma.

Obs: Caso haja mais de um comprador, terá prioridade o piloto que tiver tido melhor colocação na prova.

ARTIGO 8º - Demais Equipamentos

yyy) Escapamento – original do motor nacional ou importado, para ambos os motores.

zzz) Carburador (Parilla) - Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação

aaa) Carburador (Motor Fireball) – Tillotson 334/360 por **24/28 max.** **Liberado modelo CR-106-C Riomar Evolution Dourado, na medida 24mm de venturi por 27mm de borboleta, com diâmetro de furação dos injetores e de acento de agulhas livres, respeitando-se a quantidade de furos originais de injetores (um injetor anterior a borboleta e dois injetores posteriores)**

bbbb) Ignição (Parilla e Fireball) – original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer

modificação e ajuste.

cccc) Coroa (Parilla) – 80 dentes

dddd) Coroa (Fireball) – 82 dentes

eeee) Filtro - Obrigatório o uso do filtro do carburador original do motor, ou o uso do filtro de ar RBC, ambos sem retrabalho e completos.

ffff) Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de 40 mm de diâmetro e 2.9mm de espessura e 106 cm de comprimento. Fica proibido expressamente a utilização de qualquer outro eixo.

gggg) Tanque de Combustível: Central

hhhh) Pirâmide– Original sem qualquer modificação ou retrabalho.

iiii) Palhetas – Livre

jjjj) Flexível – Livre

kkkk) Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho.

llll) Vela – Original do motor NGK BR9 EG; B9 EGV; BR10 EG; B10 EGV.

mmmm) Pinhão – 11 dentes

nnnn) Volume (Parilla) - 12 cc min.

oooo) Volume (Fireball) – 10cc min.

pppp) Juntas – Permitido duas juntas de cilindro na medida de 0,30mm cada.

qqqq) Juntas (Fireball) – Original 0,1mm.

rrrr) Cilindro (Parilla) - Proibido o retrabalho

ssss) Cilindro (Fireball) – Conforme desenho. Escape 176° +/-1

3ª Luz 132° +/-1

Transferência 122° +/-1 Original.

tttt) Squich – Livre

uuuu) Centralina (Parilla) – Original do motor, limitada a 15.500 RPM – Marca PVL

vvvv) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

wwww) Pino de Pistão – De livre procedência.

xxxx) Biela – (Motor GB30 Parilla RL 125) – Marca Livre – Peso mínimo 115gr, obedecendo as medidas originais do motor.

ARTIGO 9º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

ARTIGO 10º - pneus– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª e 2ª etapa (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapa (segundo jogo); 5ª e 6ª etapa (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapa (quarto jogo); 9ª e 10ª etapa (quinto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

SUPER CADETE

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

ARTIGO 2º - Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos de **10 anos (incompletos)** a 12 anos. **Serão aceitas as carteiras CBA PCK e PJMK, desde que o piloto tenha a idade exigida neste regulamento particular.**

ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás) - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa VERMELHA com nº AMARELA.**

ARTIGO 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.

ARTIGO 5º - Peso 110 kg - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

LASTRO: Fica estabelecido para esta categoria o lastro de **4 kg para o 1º lugar** na etapa seguinte, **6 kg** na 1ª vitória consecutiva (serão acrescidos nos peso do kart). Não haverá acréscimo de lastro na fase do Play off.

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

ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.

ARTIGO 8º - 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.

yyyy) Mangas de eixo – Homologado ou autorizado CBA, com a marca do fabricante. Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estarem equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U)

zzzz) Rodas – Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante. **Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.**

aaaa) Cubo de Roda – Homologado CBA **para a categoria**, com a marca do fabricante. Proibido o uso de cubo de roda dianteira.

bbbb) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

cccc) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.

dddd) É opcional o uso do sistema de freio hidráulico ou mecânico.

eeee) Bico do kart - Caso o piloto perder o bico o mesmo deverá se dirigir para a área de reparos para recolocá-los em 2 voltas, caso contrário o mesmo será desclassificado.

ffff) Proibido o uso de arruelas de caster.

gggg) Tanque de combustível na parte central.

hhhh) Para- Choque – Largura de 1,15m (desde que atenda a idéia de segurança) uso obrigatório.

iiii) Eixo – Somente poderão ser utilizados os eixos de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm. + ou – 2mm. Fica expressamente proibido a utilização de qualquer outro eixo.

Motor 1 – Motor Fireball Original – Tudo deverá ser original Fireball, sem modificação, inclusive o copinho do carburador.-

Motor 2 – Motor Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras 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, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

ARTIGO 9º - Demais Equipamentos – Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que os itens omissos neste regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais.

I) - Motor Fireball

xx) Escapamento – Original PRD

yy) Filtro de ar – Original Fireball com as tomadas de ar grande e o conector de borracha interno modelo curto.

zz) Bomba de Combustível – Será fornecido junto com o motor pela organização, porém sua utilização será opcional.

aaa) Coroa 68 dentes – Pinhão 11 dentes

bbb) Carburador – Original Tilotson 360

ccc) Flange Carburador – A definir - Deverão ser adquiridos pelos pilotos, junto a organização (secretaria de provas). Estas flanges ficarão retidas na organização e serão sorteadas a cada etapa.

ddd) Coletor Escape – A definir – Deverá ser entregue na organização para sorteio entre os participantes.

eee) Volume do cabeçote - O volume mínimo obrigatório será de 13cc medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a parte superior externo do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

II) – Motor Riomar, modelo MRA I

Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá 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 as velas: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG 22; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ES-U; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS

CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar, com restritor de 25mm;

ESCAPAMENTO – Homologado CNK/CBA.

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 máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

RELAÇÃO – Pinhão 11 dentes/ Coroa a definir.

ARTIGO 10º - MG Cadete– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª e 2ª (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapa (segundo jogo); 5ª e 6ª etapa (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapa (quarto jogo); 9 e 10 etapa (quinto jogo).

A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

SUPER FÓRMULA 4

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

ARTIGO 2º- Da Categoria - O campeonato será disputado por pilotos a partir **14 anos de idade (incompletos)**. A pontuação será dividida em **SUPER FÓRMULA 4** (pódio geral), **SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR** (pilotos a partir de 35 anos) e **FÓRMULA 4** (Motores sorteados) **FÓRMULA 4 – Motor alugado pela organização (KGV) e sorteado entre os participantes (pódio separado).**

ARTIGO 3º- Numeração (obrigatório o uso de nº na frente e atrás) - O piloto ou Equipe, só poderá mudar de número mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. SUPER FÓRMULA 4 com a **Placa VERMELHA com nº BRANCO**, SUPER FÓRMULA SENIOR com a **Placa BRANCA - Nº VERMELHO**, FÓRMULA 4 **Placa Preta com nº Branco**

ARTIGO 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.

ARTIGO 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 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 a equipe será excluída e desclassificada novamente.

LASTRO: Fica estabelecido para esta categoria o lastro de **8 kg para o 1º lugar, 06 kg para o 2º lugar e 4kg para o 3º lugar** na etapa seguinte (serão acrescidos nos peso do kart).

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

ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor

Chassis - Qualquer marca homologado CIK ou CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo a modificação do suporte do banco e da fixação da lateral direita para a adaptação do motor, essa modificação poderá ser contestada pela comissão técnica, no caso de que a mesma não ofereça segurança. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

MOTOR - HONDA 13 HP (4 tempos) – TOYAMA E BRANCO

ARTIGO 8º - Demais Equipamentos

1) 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.

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

3) BLOCO DO MOTOR / CILINDRO - somente será permitido o corte do suporte do tanque.

4) VIRABREQUIM - original sendo permitida a adaptação para a fricção e a retifica de até 0,75, mantendo o curso original.

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

6) PISTÃO - original até 0,75.

7) ANEL – é permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75.

8) CONJUNTO LIMITADOR - original, retirada total ou parcial.

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

10) TUCHO E VARETAS - obrigado respeitar as medidas das peças originais.

11) MOLAS E TRAVAS DE VÁLVULAS - livre.

- 12) **COLETOR DE ESCAPE** - livre.
- 13) **ESCAPAMENTO** – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho. Liberado a utilização do escapamento Roncar.
- 14) **FIITRO** - Obrigatório o uso.
- 15) **COLETOR DE AMISSÃO** - livre.
- 16) **TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – Central - original do motor ou do chassis.
- 17) **BOMBA DE COMBUSTÍVEL** - livre.
- 18) **JUNTAS** - livre.
- 19) **CARBURADOR** – original, podendo ser retrabalhado.
- 20) **EMBREAGEM** - 20 ou 22 dentes, marcas "Point Car" ou "Noran".
- 21) **COROA** - livre.
- 22) **COMBUSTÍVEL** - fornecido pela Direção de Prova.
- 23) **COMANDO** - original sem retrabalho.
- 24) **BALANCEIRO** – pode ser retirado.
- 25) **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.
- 26) **BLOCO MOTOR** - liberação do encamisamento do bloco do motor, desde que seja de ferro fundido sem nenhum tipo de tratamento químico.
- 27) **BOBINA** - obrigatória sua fixação original e parafusos originais sem retrabalho.
- 28) **IGNIÇÃO** – Homologado CIK, proibido a digital com avanço.
- 29) **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.
- 30) **PARA-CHOQUE** - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.
- 31) **RELAÇÃO COROA/PINHÃO (FÓRMULA 4)** - Coroa 42 de até 17,7cm de diâmetro/ Embreagem 13 dentes (centrífuga – miolo interno 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA – Corrente de moto obrigatório. Cada piloto será responsável pela colocação da sua própria embreagem. A relação coroa/pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

ARTIGO 9º - Pneus– Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª e 5ª etapa (segundo jogo); 6ª e 7ª etapa (terceiro jogo) e 8ª, 9ª e 10ª etapa (quarto jogo)
Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) do Treino Classificatório deverá(ão)ser o(s) mesmo(s) da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.