



Copa São Paulo de Kart 2012

MIRIM

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

ARTIGO 2º- Da Categoria – Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento: **de 2004 a 2006, e com 6 anos completos.**

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: 100 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 – O vencedor de uma prova será obrigado a “carregar” 2 kg de lastro (limite mínimo de 102 kg) na etapa seguinte. O vencedor de duas provas consecutivas “carregará” mais 3 kg (limite mínimo de 105 kg). 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

Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar posicionadas no interior do seu suporte “U”, equidistante das abas do mesmo.

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante, **sem alterações.**

c) Cubo de roda **traseiro**: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

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

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC207 Ø 35x72.

f) 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, sob pena de desclassificação.

g) Largura máxima: 1,20m.

h) Para-Choques – **Uso obrigatório. Largura mínima de 1,15m (peça de aço com abas), ou para-choques de plástico homologado pela CBA.**

i) Proibido o uso de arruelas para regulagem de câster e câmber.

j) Os tubos do chassi devem ser enquadrados na norma da ABNT NBR 8476.



Copa São Paulo de Kart 2012

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. A troca de motor, desde que constatadas falhas e/ou problemas, com supervisão e concordância da organização da prova e Comissário Técnico, poderá se feita sem penalização do piloto não. Os motores sorteados deverão permanecer no Parque Fechado com opção também do chassi. Caso seja necessário ajuste no chassi, este não poderá ser feito no local.

Troca de Motor – Serão permitidas somente 02 (duas) trocas de motores, sendo uma troca durante os treinos oficiais e uma troca para a prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem que sejam constatadas pela organização falhas ou problemas será penalizado conforme a tabela abaixo:

1ª troca – perda de 4 (quatro) posições;

2ª troca – perda de 8 (oito) posições.

Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído, o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo.

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; todos os itens não citados neste regulamento deverão manter suas características originais.

a) Escapamento: fornecido pela organização.

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

c) Bomba de Combustível – Será fornecida junto com o motor pela organização; sua utilização, porém, será opcional.

d) Tanque de combustível na parte central (posição original do chassi).

e) Coroa: 67 dentes.

ARTIGO 10º - Pneus: 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 etapas (primeiro jogo); 5ª, 6ª e 7ª etapas (segundo jogo); 8ª, 9ª e 10ª etapas (terceiro jogo). A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

Pneus Lacrados - O jogo de pneus lacrado do Treino Classificatório deverá ser o mesmo 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 às penalidades a serem aplicadas.