



Copa São Paulo de Kart 2012

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 JUNIOR: 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: 170 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 ou CIK/CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e nenhuma peça do chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da ficha de homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

a) 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)
40	2,9
50	1,9

b) **Motor** – Permitidos apenas os modelos T.M. 125c modelos: K7, K9, K9B e K9C

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

a) Escapamento - curva original homologada em aço de espessura mínima de 0,75mm e marmita abafadora original K9 sem retrabalho. Liberado o uso da marmita ELTO e Marmita em fibra de carbono desde que mantidas as características originais dos componentes. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.

b) Carburadores – Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

c) Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.



Copa São Paulo de Kart 2012

- d) Relação: coroa – marca livre 25 dentes / pinhão marca livre: 16 dentes.
- e) Flange de admissão **K9** – fornecida pela Organização, medida 22 mm, instalada conforme instrução específica.
- f) Cabeçote **K9** (bolha)– Volume mínimo de 15cc, **através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos.** Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (**M14 e passo de 1,25**) e comprimento (**18,5mm**), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
- g) Pistão – Permitido usar 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).
- h) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicasil. **Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.**
- i) Pirâmide - original sem retrabalho, **respeitando os valores constantes da ficha de homologação e a especificação do motor,** ou seja, motores K9B terão que usar pirâmide K9B e assim sucessivamente.
- j) Os itens não relacionados **de motor** deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.
- l) Filtro de ar - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.
- m) Ignição – K9 – (analógica) – Original do Motor. **É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.**
- n) 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.
- o) Velas – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.**
- p) Cárter – Preparação Livre
- q) Pára-choques - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.
- r) Freios – Homologado CIK/CBA e CBA. Liberada a utilização do freio Righetti Ridolfi homologação CIK-FIA 131/FR/14 nas quatro rodas para o chassi Thunder TK1 (71/CH/14).

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 etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo); 9ª e 10ª etapas (quinto jogo).**

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

Parágrafo Único: Pneus Lacrados - O jogo de pneus lacrado do Treino Classificatório deverá ser o mesmo da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser autorizada pelo Comissário Técnico previamente.