



CLUBE DE PILOTOS DO OESTE – CPO

CAMPEONATO BAIANO DE VELOCIDADE NA TERRA 2024

REGULAMENTO DESPORTIVO

CATEGORIA CADETECROSS

ARTIGO 1º - INTRODUÇÃO.....	1
ARTIGO 2º - CONDIÇÕES (Prazo, Valores e Condições).....	1
ARTIGO 3º - CAMPEONATO	1
ARTIGO 4º - PROVA	2
ARTIGO 5º - PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO	3
ARTIGO 6º - PREMIAÇÃO	3
ARTIGO 7º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	3
ARTIGO 8º - RECLAMAÇÕES E RECURSOS	4
ARTIGO 9ª – DAS PENALIZAÇÕES	4
ARTIGO 10º - DAS BANDEIRAS	5
ARTIGO 11º - DOS DIREITOS DE PROMOÇÃO PUBLICIDADE E DIVULGAÇÃO .	5
ARTIGO 12º - CONSIDERAÇÕES FINAIS	5

ARTIGO 1º - INTRODUÇÃO:

- 1** -ESTE REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO OBEDECE ÀS NORMAS DO CDI E CDA.
- 2** - ESTE REGULAMENTO E SEUS ADENDOS TÊM FORÇA DE LEI DESPORTIVA, EM CONFORMIDADE COM OS PRINCÍPIOS ESTABELECIDOS PELA LEGISLAÇÃO NACIONAL.
- 3** -OS ADENDOS DESPORTIVOS OU OS CONSIDERADOS DE SEGURANÇA ENTRAM EM VIGOR A PARTIR DA DATA DE SUA PUBLICAÇÃO.

ARTIGO 2º - CONDIÇÕES:

- 1 - Podem se inscrever todos os pilotos com idade entre 6 a 12 anos completos . Federados juntos a CBA .
- 1.1 O campeonato Baiano de CADETECROSS será aberto para pilotos de competição com as cédulas desportivas da CBA 2024:

PMK – Piloto Mirim de kart .

PCK – Piloto Cadete de Kart .

PJKVT - Piloto Junior de Kart Cross de Velocidade na Terra.

PCKVT- Piloto Cadete de Kart Cross de Velocidade na Terra.

1.1 - A idade mínima para participação é de 6 anos desde que possua filiação válida para o ano de 2024 e autorização reconhecida em cartório dos pais e/ou responsável legal.

1.2 - As inscrições serão feitas e regulamentadas pelos clubes sedes das etapas, no valor a ser definido .

1.3 – Cada etapa terá 2 treino livre , 1 classificatório e 2 Baterias.

1.4 – Por ser uma categoria com menores, a participação precisará ter a aprovação de um responsável.

ARTIGO 3º - O CAMPEONATO:

1- O campeonato será disputado em 6 etapas.

2 - A cronometragem da Campeonato de Cadetecross será eletrônica, realizada através de sensores de cronometragem.

3 - Cada piloto receberá um sensor que será instalado em seu veículo. A partir da instalação, o piloto se torna o único responsável pela conservação e devolução do sensor à empresa de cronometragem. Caso o sensor não seja devolvido, será cobrada uma taxa técnica no valor de 5 UP`s (unidade padrão).

4 - Somente a pista do circuito poderá ser usada pelos pilotos e seus veículos de competição no transcorrer dos treinos e das Provas. O não cumprimento deste Item ensejará em penalização conforme previsto no CDA.

5 - Qualquer tipo de abastecimento fora da área dos boxes ou do local oficial de abastecimento é terminantemente proibido.

6 - Qualquer piloto que tenha intenção de deixar a pista e retornar aos boxes deverá sinalizar devidamente com tempo suficiente para fazê-lo com segurança.

ARTIGO 4º - PROVA:

1 - Serão realizadas 2(duas) baterias de corrida.

2 - A formação do GRID de largada corresponderá:

1ª BATERIA se resultará da tomada de tempo obtida nos treinos classificatórios, com 10 minutos no total.

2ª BATERIA será o resultado da primeira, com a inversão dos 5 primeiros colocados, com 10 minutos no total.

OBSERVAÇÃO: em caso de empate terá como critério de desempate o resultado da quarta bateria.

3 - O grid de largada será constituído de 02 (duas) filas de veículos dispostos com uma distância de 3 metros, medidos "da frente de um veículo até a frente do próximo veículo".

4 - O primeiro carro, terá o direito de escolher o lado e deverá comunicar os comissários de sua decisão.

5 - O lugar do veículo que não se apresentar para a largada deverá permanecer vago.

6 - Os veículos deverão ser apresentados para o grid e treinos razoavelmente limpos.

7 - Em caso de relargada com Safety Car, todos os veículos deverão permanecer em "fila indiana" (fila única), até que seja autorizada a largada, com bandeira verde no PSDP.

8 - A velocidade máxima permitida nos boxes para o Kart Cross é de 1ª marcha e será fiscalizada através de radares operado pelos comissários da Prova. Observação: O piloto que não cumprir o limite de velocidade nos boxes, será penalizado.

9 - Os pilotos são responsáveis pelo comportamento ético e moral dos membros de sua equipe, bem como de qualquer pessoa por eles credenciada. Portanto, incidirá sobre os pilotos a responsabilidade de qualquer ato irregular dos membros de sua equipe, convidados, familiares, etc.

Observação: também é de responsabilidade dos pilotos a conservação e limpeza dos boxes.

10 - É obrigatória a presença no briefing de todos os pilotos inscritos junto com uma pessoa responsável. O não cumprimento do disposto implicará em penalidade conforme previsto no CDA.

11 - É proibida a retirada do veículo do recinto da competição, antes que os comissários o liberem, sendo passível de punição conforme CDA.

12 - É terminantemente proibido o consumo de bebidas alcóolicas e a permanência de crianças em menores junto ao muro dos Boxes.

13 - Será permitido o reparo do veículo na pista por mecânico ou membro da equipe participante .

ARTIGO 5º - PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO:

2 - Aos 10 (dez) primeiros classificados de cada bateria, será atribuído um peso a pontuação conforme exposto abaixo:

PONTUAÇÃO PROGRESSIVA						
	1ª Bateria			2ª Bateria		
	1ª			1ª		
1º	20			20		
2º	15			15		
3º	12			12		
4º	10			10		
5º	8			8		
6º	6			6		
7º	4			4		
8º	3			3		
9º	2			2		
10º	1			1		

3.1 - EXTRAS:

- Pole position = 01 PONTO;
- Melhor Volta na bateria = 01 PONTO;

ARTIGO 6º - PREMIAÇÃO:

Para a premiação da prova (pódio) será considerado a somatória das 2 baterias com pontuação padrão.

1 - Serão premiados os ganhadores do primeiro ao quinto lugar, pole position e melhor equipe.

ARTIGO 7º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA – (INDUMENTÁRIA):

1- Piloto:

- 1.1 - Capacete em boas condições (dentro da homologação INMETRO);
- 1.2- Protetor serviçal, podendo ser de modelo IMS de espuma;
- 1.3 - Óculos ou viseira no capacete;
- 1.4 - Luvas fechadas der competição;
- 1.5 - Sapatilha fechada;
- 1.6 - Macacão.

ARTIGO 8º - RECLAMAÇÕES E RECURSOS:

As reclamações somente poderão ser feitas por concorrentes e responsáveis participantes da mesma prova e ou da mesma bateria disputada, e deverão ser feitas por escrito aos comissários desportivos.

As reclamações técnicas e desportivas deverão ser encaminhadas até 30 (trinta) minutos depois de divulgado o resultado oficial, onde deverá constar o horário de sua divulgação.

Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juízes de largada e chegada no exercício de suas funções.

Nas reclamações técnicas e desportivas serão utilizados os seguintes procedimentos:

1 - Deverá ser apresentada uma reclamação desportiva para cada kart reclamado, sendo que, quando procedente, os comissários definiram a penalização a ser aplicada, segundo as normas do CDA.

2 - A reclamação técnica deve ser apresentada por item reclamado, sendo que, quando procedente, o valor pago pelo reclamante e referente ao item, retorna ao mesmo. Quando improcedente, o valor pago referente ao item vai para o reclamado.

3 - O reclamante terá seu kart vistoriado nos mesmos itens do reclamado.

Os valores das cauções, estipulados pelo CTD, são os seguintes:

parágrafo único - As reclamações técnicas e desportivas, bem como, os recursos, obedecerão às disposições contidas no Capítulo XVII, XVIII e XIX do CDA.

4 - O comissário técnico da prova procederá à verificação dos veículos no local determinado. Durante a vistoria será permitida a presença no local unicamente do mecânico do reclamado, piloto reclamado, mecânico e piloto reclamante, procedendo a desmontagem a critério dos

comissários técnico. Não é permitido que o reclamante acompanhe a vistoria.

5 - Qualquer competidor poderá apelar de qualquer decisão proferida contra ele pelos comissários para o CTDE (conselho técnico e desportivo estadual) da Federação, contanto que comunique aos mesmos, por escrito, a sua intenção de fazê-lo durante a primeira hora seguinte da decisão e mediante pagamento da referida taxa. O recurso ao CTDE deverá ser apresentado nas 48 horas seguintes. Após a entrega do recurso no prazo acima, tem o piloto 05 (cinco) dias para apresentar suas razões à entidade.

6 - Julgado procedente a apelação, o valor recolhido será creditado ao apelando em até 5 dias úteis, se não o valor será creditado a federação para custas operacionais.

ARTIGO 9º – DAS PENALIZAÇÕES:

8 - São infrações ao Regulamento:

8.1 - Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.

8.2 - Toda e qualquer manobra intencional, tendo como escopo, inscrever ou fazer inscrever um veículo não qualificado.

8.3 - Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter desportivo da competição ou interesse do Automobilismo.

8.4 - Toda desobediência a qualquer dos Artigos deste Regulamento e seus Adendos.

8.5 - Demais critérios, deverão obedecer ao Capítulo XVI do CDA.

ARTIGO 10º - DAS BANDEIRAS:

1 - Atenderá ao disposto no CAPÍTULO XIV, bem como, os recursos, obedecerão às disposições contidas no Capítulo XVII, XVIII e XIX do CDA.

ARTIGO 11 º - DOS DIREITOS DE PROMOÇÃO PUBLICIDADE E DIVULGAÇÃO

1 - Todos os competidores inscritos no campeonato baiano de velocidade na terra autorizados pelos responsáveis, autorizam a empresa promotora, a CBA e as FAU's, gratuitamente, a utilizar as imagens das Etapas do Campeonato, em TV por Assinatura, TV Aberta, Pay-per-view ("PPV"), vídeo-on-demand ("VOD"), Circuito Fechado, Internet e Telefonia Móvel, transmissão ao vivo e/ou em VT, sem qualquer restrição quanto formato, número e prazo das exibições, via toda e qualquer meio de transmissão hoje ou no futuro existente, incluindo, mas não se limitando a, satélite, MMDS, IPTV, internet, telefonia móvel e qualquer outro meio de divulgação que venha a surgir.

18.2 - A propaganda no veículo deverá ser pintada diretamente sobre a carroceria ou aplicada através de adesivos industriais, sem apresentar aspecto precário ou grosseiro na sua grafia ou desenho.

ARTIGO 12º - CONSIDERAÇÕES FINAIS:

1 - Todas as questões não previstas neste Regulamento ou divergentes de interpretação, serão resolvidas pelos Comissários Desportivos da FAB , que aplicarão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA / CBA e Código Desportivo Internacional – CDI / FIA e regulamentos publicados e homologados pela CBA para o campeonato.

O presente regulamento foi elaborado pelo Clube de Pilotos do Oeste – CPO

António Juraci Moreno Neto
Clube de Pilotos do Oeste - CPO
Presidente



ANEXO I

REGULAMENTO TÉCNICO 2024

ARTIGO 1º - INTRODUÇÃO	1
ARTIGO 2º - VEICULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS	1
ARTIGO 3º - CHASSIS E DIMENSÕES	2
ARTIGO 4º - PESO	3
ARTIGO 5º - MOTORES	4
ARTIGO 6º - COMBUSTÍVEL	5
ARTIGO 7º - SISTEMA ELÉTRICO	6
ARTIGO 8º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS	6
ARTIGO 9º - SUSPENSÃO.....	6
ARTIGO 10º-ESCAPAMENTO	7
ARTIGO 11º-FREIO	7
ARTIGO 12º-DIREÇÃO	7
ARTIGO 13º-RODAS E PNEUS	7
ARTIGO 14º-HABITÁCULO (COCKPIT)	8
ARTIGO 15º-EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	9
ARTIGO 16º-IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO.....	10
ARTIGO 17º-CONSIDERAÇÕES GERAIS	11

ARTIGO 1º - INTRODUÇÃO: O presente regulamento refere-se à categoria CADETE CROSS e determinará, nos seus artigos, os procedimentos e normas técnicas homologadas aplicáveis à categoria.

ARTIGO 2º - VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS.

1.1 - VEÍCULOS PERMITIDOS – Veículos tubulares monopostos com motores 4 tempos: De até 7 HP estacionário Toyama.

1.1.1 - MOTORES – Os motores estacionários de até 7HP monocilíndrico refrigerado a ar, 4 tempos, combustível Gasolina, deverão atender o determinado no artigo 5º do presente regulamento.

1.2 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS :

1.2.1 - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais, salvo os componentes ou peças que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.2 - No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.3 - Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.4 - Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.5 - Nos casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.6 - Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos, salvo os componentes ou peças fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

ARTIGO 3º - CHASSIS E DIMENSÕES.

2.1 – CHASSI:

2.1.1 - A Construção do chassi deve obedecer às especificações constantes neste artigo.

2.1.2 - Com referência a resistência da construção, ela deverá ser tubular, capaz de resistir com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante o seu uso em competição. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de diâmetro mínimo de 22 mm e no máximo 32 mm, com parede mínima de 1,5 mm, dentro de um padrão que proteja o piloto, com dois arcos de segurança no sentido longitudinal (da extremidade dianteira até a extremidade traseira) amarrados com no mínimo 5 (cinco) travessas de construção soldada, que deverão estar no mínimo à 5 (cinco) cm acima da cabeça do piloto sentado com os cintos atados. Os tubos usados para realizar os travamentos laterais (tubos usados para formar as treliças na lateral do chassi) deverá ter diâmetro mínimo de 16mm. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, canos estes com espessura de no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm. Nos arcos de segurança não se admitirá emendas em sua extensão. Somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem, nenhuma parte da estrutura ou da carenagem poderá exceder a largura das rodas. Todas as curvas efetuadas nos tubos deverão obedecer a um raio médio mínimo de 50 mm. Não se admite cantos vivos em qualquer parte da estrutura tubular. O arranjo inferior é livre, com a condição que nenhum instrumento ou objeto apresente saliência perigosa.

2.2 - **ARCOS DE SEGURANÇA** - Não serão admitidas soldas em sua extensão, somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem.

2.3 - **CARROCERIA** - Nenhuma parte da carroceria (carenagem) poderá exceder a largura das rodas.

2.4 - **PÁRA-BRISA** - É obrigatório uma tela metálica de malha quadriculada na parte dianteira do veículo.

2.5 - **ASSOALHO** - Deve ser obrigatoriamente fechado, desde a extremidade dianteira até o banco do piloto, para proteção deste, com chapa de ferro de mínimo 0,80mm ou de alumínio de mínimo 1,2mm, com furos de 10mm para saída de líquidos.

2.6 - **ESPELHOS** - Obrigatória a existência dos espelhos retrovisores em ambos os lados.

2.7 - **PROTEÇÃO LATERAL** - Tela não metálica (lata ou alumínio) podendo ser de fibra, plástico, borracha, dos dois lados do veículo, podendo ser substituídas por carenagem até a altura dos ombros do piloto (sem impedir a visão lateral do piloto).

2.8 - **APOIO DE CABEÇA** - Obrigatória a existência de apoio atrás do capacete (proteção em caso de colisão pela traseira).

2.9 - **ENTRE EIXOS** - Mínimo 1.400mm - máximo 1.57mm.

2.10 - **EIXO DIANTEIRO** - 1.20 mm

2.11 - **EIXO TRAZEIRO** - 1.17 mm

2.12 - **COMPRIMENTO** - Comprimento total: mínimo 1.800mm - máximo 2.10 mm.

2.13 - **LARGURA** - Largura: mínima 1.200mm - máxima 1.250.

2.14 - **AEROFOLIO** - (Asa Traseira)

2.12.1 - Uso opcional, modelo livre.

2.12.2 - Não é permitido exceder a largura máxima do kart (1.250 mm).

2.13 - **PARA BARRO** - Livre.

ARTIGO 4º - PESO.

3.1 - PESO MÍNIMO:

3.1.1 - Peso mínimo do veículo com piloto. **180kg** (cento e oitenta).

3.1.2 - O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrar ao término das competições ou treinos classificatórios, com lubrificante do motor, do câmbio e fluídos de freios nos níveis em que terminarem (proibida a adição de lubrificantes/fluídos).

3.1.3 - Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso.

3.1.4 - No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este (s) componente (s) não poderá (ão) ser colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso.

3.1.5 - Uso de Lastro: Os lastros, se necessários, deverão ser blocos sólidos com peso máximo de 10 (dez) quilos por unidade, fixados com, no mínimo, dois parafusos de aço de 8 (oito) milímetros com reforço contra porca (tipo sanduíche) e lacrados quando da vistoria técnica, devendo ser informado ao vistoriador durante a vistoria técnica a localização do Lastro.

ARTIGO 5º - MOTORES .

4.1 MOTOR PERMITIDO:

4.1.1- Permitidos apenas motores Toyama 7Hp, combustão a Gasolina 210cc originais, sem retrabalho.

4.1.2- O motor E seus componentes deverão ser de peças originais ou paralelas idênticas aos originais, que preservem as mesmas características e medidas dos originais. Somente poderão ser utilizadas peças não originais quando este regulamento permitir.

4.1.3 - Diâmetro do Curso do Cilindro: 70mm X 50 mm

4.1.4 - Diâmetro do Virabrequim 19.05 mm

4.1.5 - Comprimento do Eixo 61,9 mm

4.1.6- CABEÇOTE:

4.1.7- Cabeçote original do modelo, sem retrabalho.

4.1.8- Válvula de admissão e escape – originais sem retrabalho

4.1.9- Velas: Originais do motor.

4.1- COMANDO DE VÁLVULAS - Original do modelo ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas dos originais.

4.2 – CILINDRO:

4.2.3 – Diâmetro x Curso 70mm x 50mm

4.3 – PISTÃO:

4.3.3 - Original ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original.

4.3.4 - Os pistões devem ser montados em posição original. É terminantemente proibido inverter a posição de montagem.

4.4 – BIELA:

4.4.3 - Original ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original.

4.4.4 - Proibido qualquer retrabalho.

4.4.5 - Proibido uso de biela forjada.

4.5 - VIRABREQUIM:

4.5.1 - Original do motor, proibido qualquer retrabalho.

4.6.2- BALANCEIRO:

4.5.2 - Original do motor

4.5.3 - Seu uso é obrigatório.

4.5.4 - Não é permitido aliviar.

4.6 - CARBURADOR:

4.6.1 - Original do modelo, sem retrabalho

4.7 - **FILTRO DE AR/ DE ÓLEO/ RADIADOR/ MANGUEIRAS E ESCAPAMENTOS** – livre.

4.8 - **BOMBA DE ÓLEO** - Original do motor.

4.9 - ABAFADOR DE RUÍDO - Obrigatório o uso de escap original com abafador ou direto com ou sem abafador , marca AQA .

4.10 - **JUNTAS DO MOTOR** - Original ou paralela do motor.

4.11 - **ROLAMENTOS DO MOTOR** – originais do modelo.

4.12 - **ÓLEO LUBRIFICANTE:** livre.

ARTIGO 6º - COMBUSTÍVEL.

5.1 – O combustível utilizado será a gasolina

5.2 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL:

5.2.1 - O tanque de combustível tem que ser metálico com capacidade máxima de 3,6 litros.

5.2.2- O tanque deverá estar fixado no motor da forma original

5.2.3- Não será permitido partes do tanque fora do padrão original do motor.

5.2.4 Alimentação: por gravidade (proibido o uso de bombas mecânicas ou elétricas).

ARTIGO 7º - SISTEMA ELÉTRICO.

6.1 - IGNIÇÃO:

6.1.1 - Original do modelo (proibido aliviar peso do volante magnético).

6.1.2 - Sistema de partida elétrico ou manual (cordinha).

6.1.3 - Permitido reduzir e suprimir os fios sem função do chicote.

6.1.4 - Bobina original.

6.1.5 - É proibido alterar o ponto de ignição.

ARTIGO 8º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS.

7.1 - CAIXA DE CÂMBIO - motor sem marchas.

7.2 - EMBREAGEM:

7.2.1 - Embreagem centrífuga.

7.3 - TRANSMISSÃO:

7.3.1 - Transmissão de força às rodas por corrente, tração traseira.

7.3.2 - Coroa: Usada da CG 43 dentes

7.3.3 Pinhão: 9 dentes.

7.3.4 Corrente: Uso da CG 150

ARTIGO 9º - SUSPENSÃO

8.1 - SUSPENSÃO DIANTEIRA:

8.1.1 - Suspensão tipo bandeja - nacional.

8.1.2 - Amortecedores e molas - livres nacional.

8.2 - SUSPENSÃO TRASEIRA:

8.2.1 - Tipo balança ou bandeja - nacional.

8.2.2 - Amortecedores e molas – livres nacional.

8.2.3 Barra estabilizadora - livre nacional/livre construção;

8.2.4 - Fita/limitador de curso da suspensão: livre/permitida a utilização.

ARTIGO 10º - ESCAPAMENTO :

8.1 – Original ou direto com abafamento .

ARTIGO 11º - FREIOS:

9.1 - Freios somente nas rodas traseiras.

9.2 - Sistema de acionamento livre.

9.3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

ARTIGO 12º - DIREÇÃO:

10.1 - Direção livre, caixa de direção livre nacional.

10.2 - Barras E terminais livres nacionais.

10.3 - Permitido braço pitman com alongamento permitido.

ARTIGO 13º - RODAS E PNEUS:

11.1- Rodas dianteiras - 8" no diâmetro com largura livre.

11.2- Rodas traseiras - 8" no diâmetro com largura mínima de 5" e máxima de 6.5". (Entende-se como largura de roda as faces internas da mesma (faces de assentamento do pneu).

11.3- Pneus dianteiros - 3.00 x 8, 3.50 x 8, 4.00 x 8. **Proibido retrabalho.**

11.4 - Pneus traseiros: 4.00-8 "maggion", **Proibido o retrabalho.**

ARTIGO 14º - HABITÁCULO (COCKPIT):

12.1- Obrigatória a instalação de um banco de competição, sem trilho, sua instalação deverá ser realizada de maneira sólida à estrutura do veículo.

ARTIGO 15º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:

13.1- Extintor de incêndio:

13.1.1 – É opcional a instalação de 1 (um) extintor, com capacidade 1 kg de pó-químico, com suporte devidamente fixado à estrutura do veículo, não sendo permitido afixar no assoalho. O extintor deve estar em posição onde o piloto consiga ter acesso mesmo com o cinto de segurança atado.

13.1.2 - O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

13.2- Cinto de segurança: Obrigatório a instalação de cinto de segurança de competição e deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo, através de parafusos de no mínimo 8mm e porcas travantes.

ARTIGO 16º - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO:

14.1- É obrigatório o uso de números de identificação, nas laterais e na frente carenada, com dimensões de 150 mm de altura e traço de 3 cm, conforme posições indicadas na Imagem 8 abaixo.

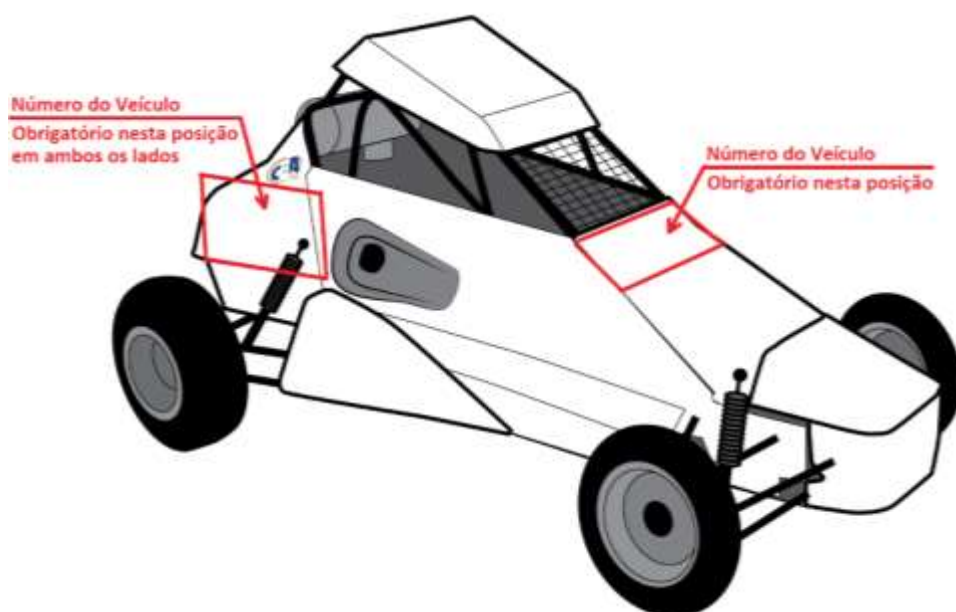


Imagem 8 – localização obrigatória do número na lateral do veículo.

14.2- Obrigatório constar o nome, tipo sanguíneo e fator RH do piloto, na lateral do teto, em ambos os lados do veículo.

ARTIGO 1º - CONSIDERAÇÕES GERAIS:

15.1- Qualquer item técnico em desacordo com o presente Regulamento desclassificará automaticamente o piloto do referido veículo.

15.2- Onde não for especificado "tolerância", os itens referentes a Pesos e/ou Medidas, serão considerados os determinados no Regulamento específico da Categoria – "mínimo e/ou máximo".

15.3- Se um veículo não estiver de acordo com o Regulamento Técnico, a ausência de vantagens de desempenho não será considerada, em qualquer hipótese, como elemento de defesa, conforme artigo 8.4.1 do CDA.

15.4- Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

15.5- Nas provas em que o Regulamento Técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

15.6- O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

15.7- Caso um evento seja realizado em mais de uma Prova ou Bateria, ao se constatar alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

15.8- Não haverá punição para troca de motor ou câmbio durante a competição, desde que os comissários sejam comunicados com antecedência e haja anuência, devendo as peças substituídas ficar à disposição dos comissários técnicos para análise.

15.9- Fica expressamente Proibido um Piloto treinar, tomar tempo ou participar da Prova com o veículo de outro piloto, sem a Autorização prévia dos Comissários Desportivos. Os veículos de competição deverão usar somente o circuito da prova. Uma vez inscritos, não poderão ser retirados do local de realização das provas para fora do Autódromo, ou ainda circular com veículo em percurso não oficial ou fora das dependências do Autódromo. O Piloto que cometer tal irregularidade estará sujeito às penalizações previstas no CDA.

15.10- Não será permitida a Inscrição e utilização de Carro Reserva. Somente em caso de sinistro com o carro do competidor (piloto) e desde que o veículo não tenha condições de ser colocado na pista em tempo hábil para participar do Treinos (Livres e Classificatórios) e Provas, poderá ser solicitado por escrito, aos Comissários Técnicos e Desportivos, a utilização de outro carro. No caso de o sinistro ter ocorrido durante os treinos livres, desde que o novo veículo tenha sido vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, o competidor poderá participar normalmente do Treino Classificatório e das Provas. Caso o sinistro ocorra durante o Treino Classificatório e o carro danificado não tenha condições de largar na Prova, o

competidor poderá participar com outro carro, desde que solicitado por escrito, vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, e largará na última fila, sendo considerado sem Tomada de Tempo. Para todos os efeitos, o carro danificado ou sem condições, ficará à disposição da Comissão Técnica.

15.11- Os Casos Omissos serão resolvidos de acordo com o CDA – Código Desportivo do Automobilismo, publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) da Confederação Brasileira de Automobilismo.

O Presente regulamento foi elaborado pela **Comissão Nacional de Velocidade na Terra (CNVT)**, aprovado pela **Clube de Pilotos do Oeste** .

Luis Eduardo Magalhães , Abril 2024

António Juraci Moreno Neto

Presidente Clube de Pilotos do Oeste - CPO

Alexandre Vieira Martins

Presidente CNVT-CBA