



SIXSPEED

ART. 1º - PROVA

1.1 ORGANIZAÇÃO – A Sixspeed será organizada pelo Kart Clube Granja Viana e supervisionada pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). O evento acontecerá no dia 01 de Dezembro de 2018.

1.2 FORMULA DA PROVA

1.2.1 DURAÇÃO DA PROVA – Será disputada em duas baterias, sendo uma a pré-final com 12Km e uma final com 18Km. Será declarado campeão o vencedor da prova final.

1.2.2 TOMADA DE TEMPOS – Será realizada uma tomada de tempos com a duração de 06 minutos.

1.2.3 CORRIDAS – A formação do grid para a pré-final será determinada pelo resultado da tomada de tempos e a formação do grid para a final será determinada pelo resultado da 1ª bateria, com inversão dos 08 primeiros colocados.

ART. 2º - DA CATEGORIA

2.1 INSCRIÇÕES - Pagamento da taxa de inscrição no valor de:

INSCRIÇÕES	TREINOS
R\$ 600,00	R\$ 75,00 CADA

- Inscrição para o evento;
- Gasolina para Tomada de Tempos e 02 baterias;
- 01 credencial de piloto;
- 02 credenciais de convidado;
- 02 credenciais de mecânico;
- 01 credencial de carro;

2.2 LICENÇAS PERMITIDAS

2.3 Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1974.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 POSIÇÃO DO NÚMERO – Obrigatório o uso do número na frente (painel superior dianteiro – gravata), atrás (posição adequada no para-choque traseiro de plástico) e nas laterais (em sua proporção mais recuada).



- 3.1.1** Será obrigatório o uso de adesivo fornecido pela organização, o adesivo deve ser colocado abaixo do número do painel frontal (gravata).



- 3.2 MEDIDAS DO NÚMERO** – A numeração deverá ser colocada sobre um quadro medindo no mínimo 200x200mm +/- 10mm, com os números de 150mm +/- 10mm de altura e traço de 20mm +/- 5mm. Nas laterais as medidas acima ficam limitadas as suas dimensões.
- 3.3** Na numeração do kart deverá constar um espaço de 3cm de comprimento por 20cm de largura para adesivo 500 milhas que será fornecido pela organização.
- 3.4 CORES DA PLACA E NÚMEROS:** Placa **AMARELA** com número **PRETO**.
- 3.5 SOLICITAÇÃO DE NUMERAÇÃO** – O número será escolhido pela equipe/piloto de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de inscrições. A numeração poderá ser alterada mediante requerimento por escrito, formulário disponível na secretaria de prova, até quinta-feira dia 29/11/2018, desde que não haja conflitos com outra equipe/piloto. A participação em tomada de tempos ou prova com numeração diferente do que estiver registrada na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é dever exclusivo da equipe/piloto.

ART. 4º - ABASTECIMENTO



4.1 TANQUE DE COMBUSTÍVEL – O tanque de combustível deve ser apresentado ao abastecimento livre de qualquer resíduo (sólido, líquido ou variações, como gel). A organização pode, a qualquer momento, solicitar que o tanque seja esvaziado e novamente abastecido, diante da fiscalização a título de pré-vistoria.

4.2 TOMADA DE TEMPOS / PROVA – Para a tomada de tempos e provas a equipe informará a organização a quantidade de combustível que deverá ser abastecida no kart.

4.3 DRENAGEM DE COMBUSTÍVEL – Ao término da tomada de tempos e prova os tanques serão drenados pela organização.

4.4 RESPONSABILIDADES DA EQUIPE

4.4.1 É de responsabilidade da equipe que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos. A utilização de outro combustível ou adulteração do mesmo implica na desclassificação da equipe/piloto.

4.4.2 Quando a equipe for abastecer, o motor deverá permanecer desligado e o piloto fora do kart.

4.4.3 O abastecimento e o reabastecimento dos karts durante tomada de tempos e a prova deverá ser feito obrigatoriamente no recinto de abastecimento determinado pela organização e somente por pessoas designadas para esta função.

ART. 5º - PESO

5.1 PESO – O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha para a categoria **193 Kg.**, esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos. Qualquer infração por falta de peso ao término de um evento (tomada ou prova) implica na desclassificação do piloto daquele evento específico (não da competição como um todo).

5.2 FALTA DE PESO – Qualquer infração por falta de peso, o piloto será desclassificado da prova em questão.

ART. 6º - VISTORIA TÉCNICA – Fica a cargo dos Comissários Técnicos o evento.

ART. 7º - EQUIPAMENTOS (KZ2 “LIMITADA”)

7.1 CHASSIS E FREIOS: Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial



no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cálipe(s) (“pinças”), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos.

Nenhuma peça do chassi ou freio 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. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

7.1.2 EIXO: O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

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

50 1,9

7.1.3 PARA-CHOQUES: Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

7.1.4 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart.

7.1.2.1 PILOTOS CONVIDADOS – Pilotos que porventura participem de provas isoladas, inclusive oriundos do exterior, estão autorizados a utilizar chassis homologados CIK-FIA não constantes da lista acima. Todavia terão de seguir a regulamentação específica de motores do artigo a seguir.

7.2 MOTOR: Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

7.2.2 TM: modelos K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21).

7.2.3 K9 (339/M/09) – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 5 kg.

7.2.4 K7 – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 10 kg.

7.2.5 MAXTER: modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18).

7.2.6 OTK VORTEX: modelo RVXX (40/M/18).

7.2.7 BMB: modelo RSK (27/M/18)

7.2.8 IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21).

7.2.9 MOTORI SEVEN: modelo SEVEN L3 125 (34/M/09)

7.2.10 ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21).



7.2.11 Motores da nova homologação (dezembro de 2015) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/24) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/24) **serão permitidos no ano de 2018.**

Exemplos: TM KZ10C (32/M/24), MAXTER MXS 2 (13/M/24), OTK-VORTEX RKZ (19/M/24), IAME PARILLA SCREAMER 2 (22/M/24), ASPA Srl (Modena Engines) MKZ (37/M/24).

7.2.12 Cada fabricante de motor será chamado a escolher no máximo dois desenhos diferentes de pistão, e fornecer amostras de cada tipo para referência em vistoria. O uso de pistões não autorizados (não nomeados pelos fabricantes) implicará na desclassificação do piloto/equipe.

ART. 8º DEMAIS EQUIPAMENTOS

8.1 ESCAPAMENTO – Original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

8.2 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA) – O uso do silenciador de escapamento (marmita abafadora): marca elto, sem retrabalho e sem limite de tamanho.

8.3 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.

8.4 CÂMBIO – Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

8.5 RELAÇÃO – LIVRE.

8.6 FLANGE – LIVRE.

8.7 CABEÇOTE (BOLHA) – Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, 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 invada a câmara do cabeçote. É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

8.8 PISTÃO – Permitido utilizar qualquer um dos pistões originais nomeados pelos fabricantes (2 para cada) acima listados de motor, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).



8.9 CILINDRO – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

8.10 PIRÂMIDE – original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

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

8.12 FILTRO DE AR – Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA ou CIK FIA, sem retrabalho e completo.

8.13 IGNIÇÃO 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.

8.14 BIELA – Original das marcas homologadas ou nacional das marcas, KTT, PPK, MR, observados diâmetros do furo inferior e superior, mantendo a mesma distancia entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

8.15 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.

8.16 CÁRTER – Preparação Livre

8.17 RADIADOR – Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.

ART. 9º PNEUS

9.1 Serão utilizados 01 jogo de pneus MG especificação FZ (“Amarelo”) para tomada e duas baterias.

9.2 PNEUS PARA TREINOS – Será permitido lacrar até 02 jogos de pneus para treinos, sendo eles novos ou usados. O horário para lacrar os pneus será divulgado na programação oficial do evento.

9.3 PNEUS LACRADOS – O jogo de pneus lacrado do Treino Classificatório (slick ou de chuva) deverá ser o mesmo da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser autorizada pelo Comissário Técnico previamente.



ART. 10º PREMIAÇÃO

10.1 Os pilotos receberão troféus de 1º até o 6º colocado.

