



## **RESUMO DOS REGULAMENTOS DESPORTIVO E TÉCNICO**

### **CATEGORIA KZ2**

#### **CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO**

##### **ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS**

**10.2 ROTAX JUNIOR MAX/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS/ KZ2 GRADUADO – SÊNIOR/SHIFTER ROK/ Internacional OK:** Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

##### **10.8 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança:**

**10.8.1** Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2. A separação da tomada será feita de acordo com o último treino cronometrado da categoria, sendo a metade mais rápida os componentes do Grupo 1 e os demais do Grupo 2. Caso algum piloto não participe do último treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

**10.8.2** Caso haja mais de 36 pilotos haverá provas classificatórias: classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2, com duração de 70% do previsto para a categoria. Cada piloto participará desta prova conforme a classificação obtida na Tomada de Tempos de seu grupo.

**10.8.3** O resultado das provas classificatórias determinará os 36 pilotos para a prova final (18 melhores classificados de cada grupo). O autor da volta mais rápida entre os dois vencedores das classificatórias será o pole-position, e os demais participantes da sua classificatória ocuparão as posições ímpares. Os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

##### **ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS**

**14.1** Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Não será aceito o capacete com danos ao casco, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira.

Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Estes itens deverão ser apresentados em perfeito estado de conservação, isto é, sem rasgos, partes desgastadas ou descosturadas causando exposição de porções do corpo do piloto.

Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos



compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

**14.2** No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

**14.3** As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;

**14.4** A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

**14.5** Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Neste, o piloto deverá apresentar ao Comissário outra peça de equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

**14.6** É proibida a utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou qualquer outra parte do corpo do piloto, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

## **ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)**

**29.1** Com o objetivo de melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

**29.1.1** A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal. É obrigatória a colocação da numeração em cada lateral, em sua porção mais recuada, com área de 200mm de altura por 150mm de largura, como forma de facilitar a identificação dos karts por parte dos Comissários Desportivos.

**29.1.2** Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço na frente e atrás, bem como 15mm de traço nas laterais.

**29.1.2.1** Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira preta com círculo laranja, para se dirigir ao imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode

ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa, suspensão, etc.)

**29.1.2.2** Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os treinos, tomadas e corridas. O uso de identificação incorreta ou o não-uso sujeitará o piloto a, no mínimo, interrupção de sua atividade de pista para correção, sem prejuízo de outras punições desportivas adicionais.

## **ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)**

**31.1** Os pilotos que possuem sensor próprio devem manter o mesmo carregado e funcionando corretamente; em caso de mal funcionamento durante os treinos o piloto será chamado aos boxes para reparos ou troca do sensor próprio por um da organização (além do time-penalty de 05 (cinco) minutos no treino seguinte, da mesma etapa ou seguinte). Se a falha ocorrer durante a tomada de tempos ou corridas o registro das voltas do piloto pode ser prejudicado, sem prejuízo para a organização.

**31.2** Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



## **CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS**

### **ART. 32º - VALIDADE**

**32.1** Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em



desacordo com a regulamentação técnica de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.

**32.2** Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, não constatada no momento, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição, ou em outra etapa subsequente.

### **ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO**

**33.1** Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

**33.2** A violação, quebra ou adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

### **ART. 34º - PROCEDIMENTOS**

**34.1** O Comissário Técnico da prova procederá verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro lugar a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será feita:

**34.1.2** Karts não equipado com motores Rotax:

**34.1.2.1** Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos, ou de um profissional gabaritado indicado pelos Comissários; a desmontagem poderá ser feita pelos Comissários se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mas neste caso com comunicação prévia.

O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

**34.2** Todas as peças porventura encontradas em desacordo com o regulamento serão retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

**34.3** O Comissário Técnico poderá se valer de qualquer método para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

**34.4** Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir



exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

## **ART. 35º - PNEUS**

**35.1** Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

**35.2** Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

**35.3** Se o piloto deixar de participar de uma prova, seus pneus ficarão em condições diferentes dos demais. Dessa forma, haverá uma punição em tempo na tomada de tempo e na etapa, ou provas da etapa em que retornar:

**35.3.3 ROTAX MINI MAX/ ROOKIE, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS, ROTAX DD2 E MASTERS, KZ2 GRADUADOS E KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK, Internacional OK, Pro500, Pro500 Senior, Pro500Rental:** Pneus novos todas as etapas.

**35.4** Piloto/equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos

## **ART. 36º - LASTROS**

**36.1** Deverão ser presos firmemente com sistema de porca-trava de nylon ou castelo, porca e contra-porca ou similar.

## **ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE**

**37.1** Em caso de chuva, será permitido à retirada da espuma ou elemento de papel do filtro (desde que autorizado pelo Diretor de Prova) das categorias que utilizam o filtro homologado CBA com elemento filtrante.

## **ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO**

**38.1** É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas



traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

**38.2** Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

#### **ART. 39º – DISCOS DE FREIO**

**39.1** Por questões de segurança, um desgaste total máximo (em qualquer posição da área de contato das pastilhas) de 1,5 mm será permitido. Discos com desgaste superior a este ou torneados para reduzir massa em qualquer espessura serão considerados fora de regulamento e, por consequência, tornarão seu usuário passível de desclassificação.

#### **ART. 40º - ADITIVOS**

**40.1** Será permitido o uso de aditivos no sistema de arrefecimento, de todas as categorias que possuam motores refrigerados a água. É proibido o uso de álcool como aditivo. O Kartódromo da Granja Viana não se responsabiliza por danos causados nos motores.

#### **ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA**

**41.1** Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

**41.1.1** Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 29º);

**41.1.2** Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;



**41.1.3** Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento artificial das garras de bico);

Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);

## **CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2**

### **ART. 1º - PROVA**

**1.1** Será disputada em duas baterias. A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

### **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1 KZ2 GRADUADOS:** Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK – A (Classificação GERAL).

**2.2 KZ2 SÊNIOR:** Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK – B (Classificação exclusiva para KZ2 SÊNIOR).

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

**3.1** A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

**3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria KZ (KZ2) na cor preta com traço de 08mm.

#### **3.2 CORES DAS PLACAS**

**3.2.1 KZ2 GRADUADOS:** Placa amarela com números pretos.

**3.2.2 KZ2 SÊNIOR:** Placa vermelha com números amarelos.

**3.3** O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão.



A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

#### **ART. 4º - ABASTECIMENTO**

**4.1** O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

**4.2** O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

**4.3** É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

#### **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso KZ2 Graduados: 180 kg  
Peso KZ2 Senior: 185 kg

**5.2** Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

**5.3** Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

#### **ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR**

**6.1 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, cáliper(s) ("pinças"), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassis e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassis ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassis ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassis para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassis poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

**Chassis e freios devem ser utilizados conforme suas Fichas de Homologação CIK/FIA OU**





**CBA. Qualquer alteração em suas características que não corresponda ao constante na FH poderá acarretar na desclassificação do concorrente.**

**6.1.1 EIXO :** O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável. Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)

**6.1.2 PÁRA-CHOQUES:** Será obrigatória a utilização de pára-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

**6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), CRG e KR (Kart Republic).

**6.1.4 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 conforme item a seguir:

**6.2 MOTOR:** Permitidos todos os modelos homologados CIK-FIA de qualquer época, conforme suas respectivas Fichas de Homologação, das seguintes marcas:

**6.2.1** TM, MAXTER, OTK VORTEX, IAME, MOTORI SEVEN, ASPA Srl (Modena Motores)

**6.2.2** As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

Modificações proibidas:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- outras restrições conforme regulamentos específicos.

b) Exterior do motor:

- número de carburadores e diâmetro;
- Aparência externa do motor montado.

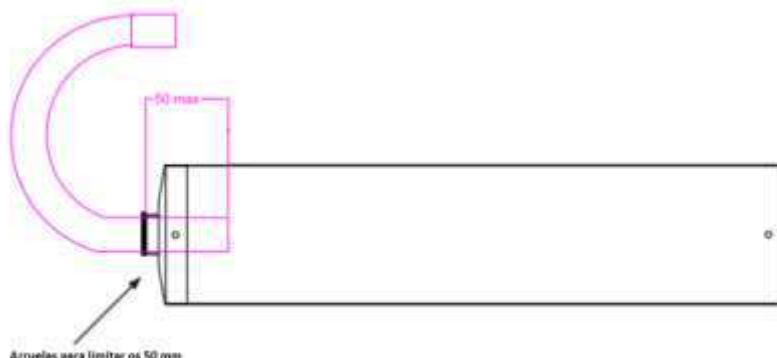
A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

**6.2.3 ESCAPAMENTO:** Original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

**6.2.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA):** Marca ELTO, modelos:

- OVD homologada CIK-FIA (4/EX-SI/22);
- TD/2" INOX – 39/EX-SI/24.

Ambas sem retrabalho. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20).



**6.2.5 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.

**6.2.6 CÂMBIO:** Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação. Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.

**6.2.7 RELAÇÃO:** Livre.

**6.2.8 FLANGE:** Livre.

**6.2.9 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO:** Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice N° 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

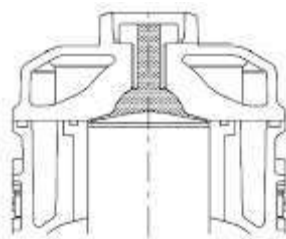
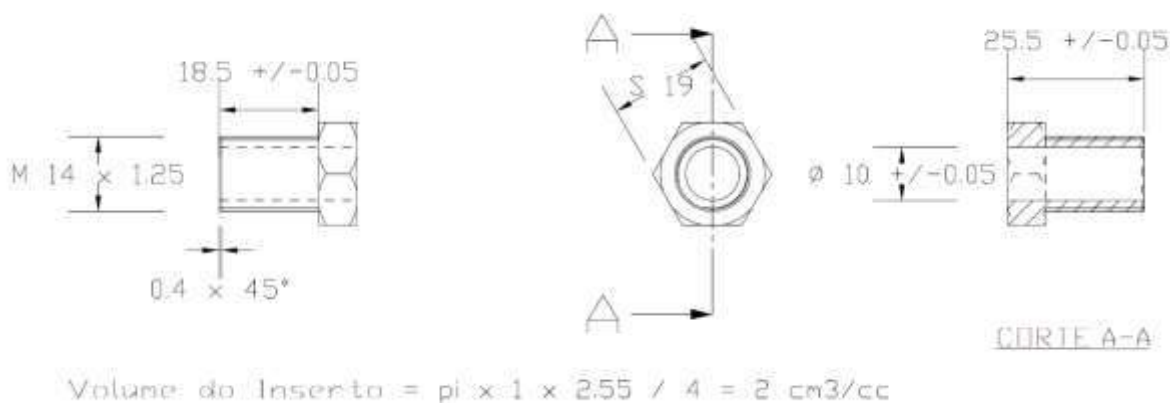
**Método geral de medição do volume da câmara de combustão:**

- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

**Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:**

- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);

- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluido de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.
- Se houver dúvida quanto à legalidade do motor, o Método geral descrito anteriormente deverá ser realizado.



É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

**6.2.10 PISTÃO:** Permitted to use any original piston from authorized engine manufacturers, without rework, as long as the cylinder is maintained at 125cc. (cylinder head free).

**6.2.11 CILINDRO:** Free to use the sleeve and rework of the cylinder of cast iron in nickel chrome alloy, or Nikasil coating. Maximum escape window opening angle of 199° independently of the constant value of the engine homologation card.

**6.2.12 PIRÂMIDE:** Original without rework, respecting the constant values of the Homologation Card and the engine specification.

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

**6.2.14 FILTRO DE AR:** Mandatory use of the homologated CBA air filter, without rework and complete.

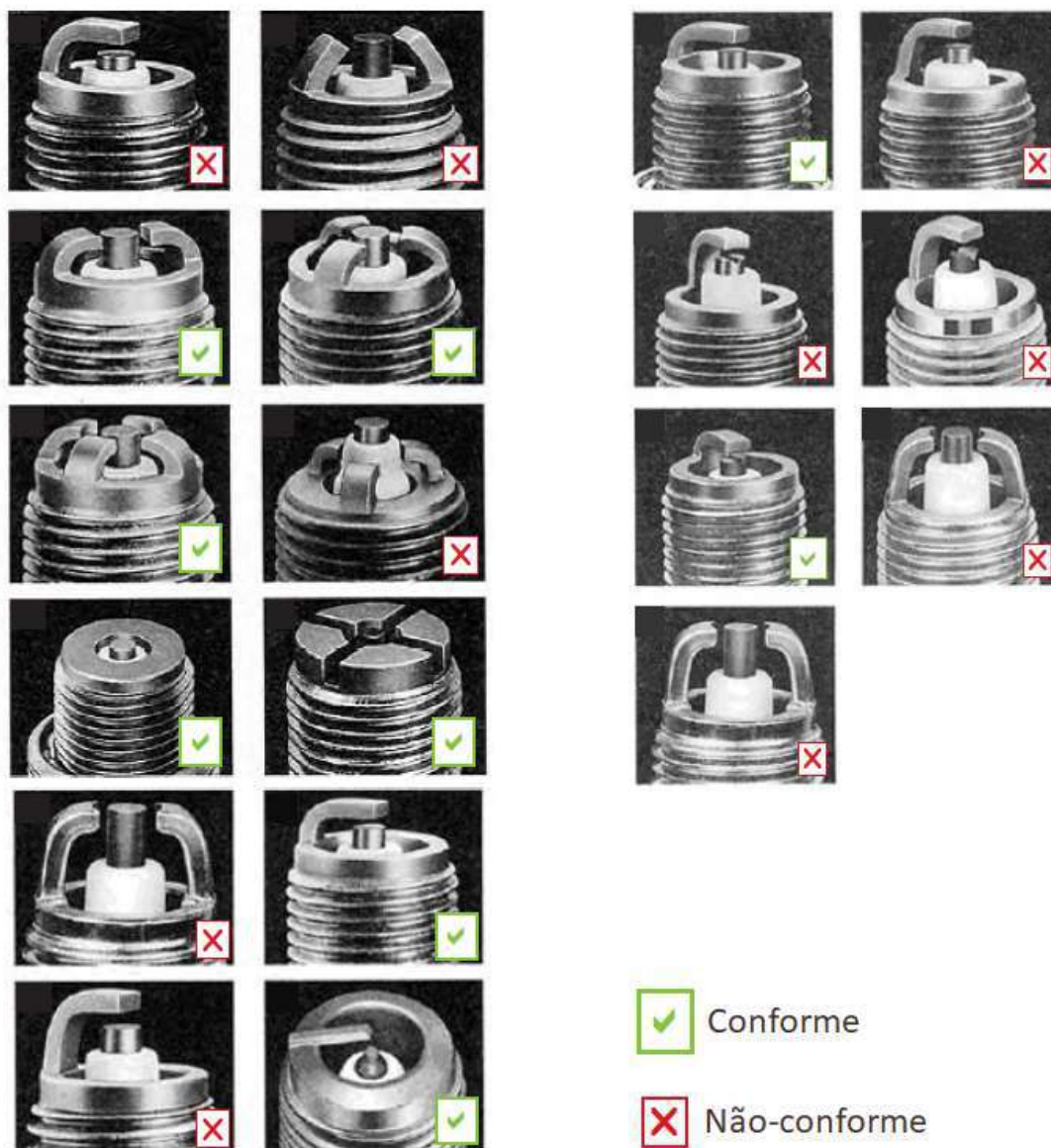
**6.2.15 IGNIÇÃO – ANALÓGICA:** Original of the Motor. It is permitted to add mass to the ignition rotor, as long as it is secured by two screws, without modifying the original characteristics of the rotor.



**6.2.16 BIELA:** Original of the homologated or national brands, 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.

**6.2.17 VELAS:** De produção em massa e originais sem retrabalho, que sigam o diagrama CIK/FIA anexo. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25





 Conforme  
 Não-conforme

**6.2.18 CÁRTER:** Preparação Livre

**6.2.19 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. 7º - PNEUS**

7.1 MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela



organização do campeonato.

**7.2** A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

**7.3 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.