



REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS

10.1.1 SIXSPEED: Serão realizadas 2 (duas) provas. A prova 1 terá 12km/11 minutos; a prova 2 terá 16km/15 minutos. O grid de largada para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos. O grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1, com inversão dos 6 primeiros colocados: caso o grid ultrapasse a quantidade de 15 pilotos serão invertidos os 8 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª prova largará em 6º ou 8º na 2ª prova; 2º colocado na 1ª prova largará em 5º ou 7ª na 2ª prova e assim sucessivamente, até o 6º ou 8º colocado da 1ª prova, que largará em 1º na 2ª prova. As demais posições (7º ou 9º colocado em diante) de chegada na 1ª prova determinam a ordem de largada da 2ª prova (7ª ou 9ª posição em diante).

ART. 11º- PESO

11.1 O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pelos Comissários Técnicos a qualquer momento.

ART. 34º - 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:

17.1 LARGADA PARADA: Os karts vão se posicionar no grid conforme a Tomada de Tempos. As largadas serão dadas através de Luz Vermelha (largar quando as luzes se apagarem) ou por sinal de bandeira, e será considerada queima de largada qualquer movimento do kart a partir da luz vermelha acesa e antes de se apagar.



17.2 MANUTENÇÃO EMERGENCIAL: Será proibida qualquer manutenção no “grid” de largada. Se autorizada por qualquer motivo pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, sem a troca de equipamento (chassis e motor), deverá ser feita na área de manutenção determinada para a prova. O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

17.3 QUEIMA DE LARGADA: O piloto/equipe que “queimar a largada” será penalizado no tempo da prova de acordo com os critérios de avaliação da “gravidade” da queima.

17.3.1 SIXSPEED – durante o procedimento de largada, a partir do momento em que o semáforo vermelho acender qualquer movimento do kart será considerado queima de largada.

17.4 GRID MÍNIMO: Será exigido no “grid” um mínimo de 06 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos poderão participar da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado. Somente com autorização específica dos comissários desportivos poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 06 (seis) karts.

17.5 JUNÇÃO DE CATEGORIAS: Caso duas categorias corram juntas, a posição de largada será formada por decisão dos organizadores.

17.6 “CORRIDA COM CHUVA”: Se o diretor de prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão largar com pneu de chuva de fabricação nacional e homologado, lacrados previamente ou não de acordo com regulamento específico do item ou categoria.

35.3.1 SIXSPEED (CONFORME REGULAMENTO ESPECÍFICO DA CATEGORIA)

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. 35º - LASTROS

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

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em 2 (duas) provas. A duração das provas será definida através do adendo



da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1975 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- B e para pilotos nascidos antes de 1961 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- A.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 Placa amarela, número preto.

3.2 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 SX (SIXSPEED) na cor preta com traço de 08mm.

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 com combustível próprio, comprado do KGV. A organização se reserva o direito de vistoriar o combustível utilizado por qualquer competidor, a qualquer momento da programação e, identificada alguma irregularidade, exigir a troca ou desclassificá-lo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **190 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 (KZ2 “LIMITADA”)

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 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.

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: deverá ser construído em material ferroso e imantável, com diâmetro de 50mm (tolerância de 0,5mm) e espessura mínima de 1,9mm.

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

6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR(Danilo Rossi), 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 do artigo a seguir.

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

6.2.1 TM: modelos K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21), KZ10C (32/M/24), KZ-R1 (041-EZ-75)

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

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

6.2.4 MAXTER: modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18), MXS 2 (13/M/24)

6.2.5 OTK VORTEX: modelo RVXX (40/M/18), RKZ (19/M/24), SHIFTER ROK, RSZ (012-EZ-76), RTZ (012-EZ-25)

6.2.6 IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21), SCREAMER 2 (22/M/24), SCREAMER 3 (040-EZ-24)

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

6.2.8 ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21), MKZ (37/M/24), KK2 (032-EZ-45)

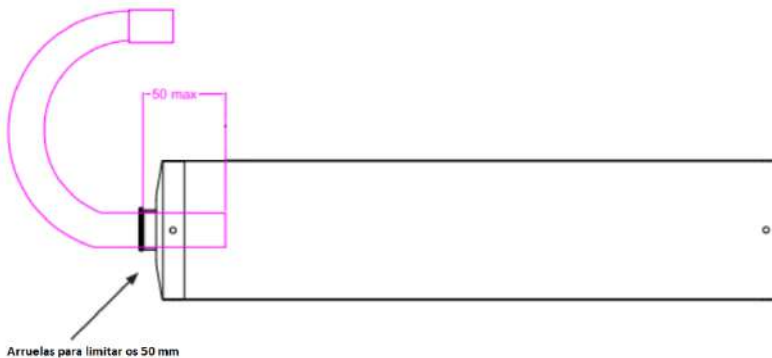
6.2.9 Cada fabricante de motor será chamado a escolher no máximo dois desenhos diferentes de pistão, e fornecer amostras de cada tipo para referência em vistoria. O uso de pistões não



autorizados (não nomeados pelos fabricantes) implicará na desclassificação do piloto/equipe.

6.2.10 ESCAPAMENTO: original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

6.2.11 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): Marca ELTO, sem retrabalho e sem limite de tamanho. (CIK-FIA Technical Drawing N° 20)



6.2.12 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.

6.2.13 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

6.2.14 RELAÇÃO: LIVRE.

6.2.15 FLANGE: LIVRE.

6.2.16 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:

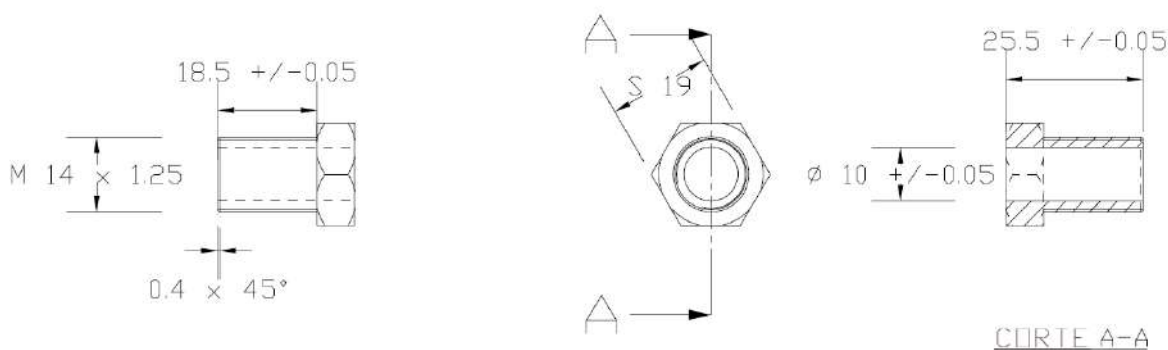
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o inserto no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O inserto 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 excesso 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:

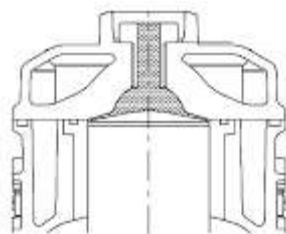
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;



- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o inserto no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O inserto 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.



$$\text{Volume do Inserto} = \pi \times 1 \times 2,55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$



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

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

6.2.18 CILINDRO: Released the sleeve and the rework of the cylinder of cast iron in nickel chrome alloy, or Nikasil bath. Maximum escape window opening angle of 199° independently of the constant value of the engine homologation certificate.

6.2.19 PIRÂMIDE: original without rework, respecting the constant values of the Engine Certificate and the specification of the engine.

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

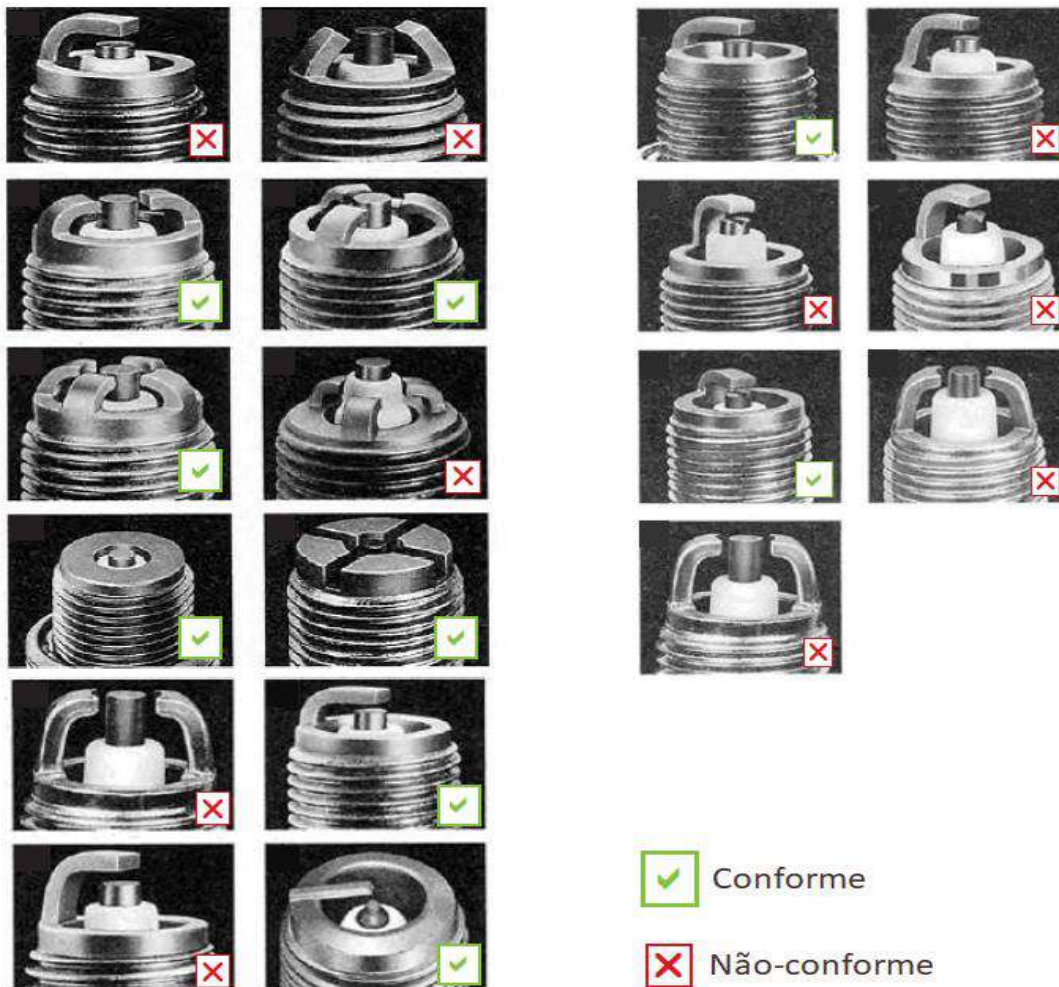
6.2.21 FILTRO DE AR: liberado o uso de filtros com homologação CIK-FIA e CBA.

6.2.22 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.

6.2.23 BIELA: Original das marcas homologadas.

6.2.24 VELAS: De produção em massa e originais sem rework, 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

6.2.25 CÁRTER: Preparação Livre

6.2.26 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.

7.1.1 O piloto que correr na etapa com pneus que não estejam devidamente lacrados, serão desclassificados e punidos com 2 advertências escritas que resultarão na perda de 1(um) ponto no campeonato a cada advertência recebida.

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

7.1 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 1 (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.

7.3 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 tempo para a largada da prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas. A largada não será atrasada em hipótese alguma nestes casos.

ART. 8º PARTICULARIDADES DA CATEGORIA

8.1 Caso o piloto receba acúmulo de advertências por atitudes antidesportivas através de bandeira sinalizada ou escrita específica para esta categoria será punido conforme abaixo:

8.1.1 Pilotos com 02 advertências perderam 04 posições na próxima largada;

8.1.2 Pilotos com 03 advertências largará em último colocado nas próximas provas da etapa;

8.1.3 Pilotos com 04 advertências suspensão por 02 etapas;

8.1.4 Pilotos com 05 advertências suspensão por 04 etapas.

8.2 REGRA DE "CLAIMING"

8.2.1 Qualquer bobina de motor de piloto classificado nas três primeiras posições de uma etapa pode ser comprada por qualquer concorrente que tenha participado de pelo menos duas etapas na mesma categoria naquele ano, ou pela organização, ao final de qualquer etapa pelo preço da tabela de momento de uma peça nova acrescido de 25%. Recusa na venda da bobina vai resultar na desclassificação do concorrente do campeonato.

8.2.2 O adequado FORMULÁRIO DE VENDA DE BOBINA PELA REGRA DE CLAIMING deve ser preenchido por escrito e entregue à Organização ANTES QUE AS VITÓRIAS TÉCNICAS



SEJAM FINALIZADAS. A Organização deverá avisar aos Comissários Técnicos que A BOBINA em questão, se não tiver sido escolhida para vistoria, deverá ser entregue na Sala de Vistoria, onde será retirada pelo comprador.