



COPA KGV DE KART 2020

ADENDOS

ADENDO Nº 01

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Para as categorias: Mirim, Cadete, Fórmula 4 Junior, Fórmula 4, Sixspeed e Tag 125:

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento com combustível próprio. 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.

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR

6.6 SORTEIO E TROCA DE MOTOR: Os motores serão sorteados na 6ª feira que antecede o dia da corrida, no último do treino do dia, entre os pilotos inscritos para uso como treino oficial que será lacrado no chassi.

6.6.1 Após entrar com o motor na pista na 6ª feira o piloto poderá trocar o motor com o prazo de 10 minutos após o término do último treino, mas receberá a punição de troca de motor.

6.6.2 O motor será devolvido ao final das duas provas.

6.6.3 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motores, sendo uma antes da Tomada de Tempo e uma antes da 2ª prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo:

1ª troca – perda de 04 (quatro) posições;

2ª troca – perda de 08 (oito) posições.

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1979 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- B e para pilotos nascidos antes de 1975 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- A.

(ADENDO VÁLIDO A PARTIR DE 01/02/2020)



ADENDO Nº 02

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS: fica modificado o ítem abaixo.

9.1 A duração de cada prova será de, aproximadamente:

9.1.2 FÓRMULA 4 – TAG125/125 RNK: Serão realizadas 2 (duas) provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1.

9.1.4 SIXSPEED/KZ2 SENIOR: Serão realizadas 2 (duas) provas de 16km/15 minutos. O grid de largada para a prova 1 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da prova 2 será formado de acordo com o resultado da prova 1.

~~**9.1.4 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).~~

CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 34º - PNEUS

Ficam cancelados os itens abaixo:

~~**34.3** 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:~~

~~**34.3.1 MIRIM, CADETE/ROOKIE:** Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos terá de usá-los na etapa seguinte, sendo penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 3,0s em cada prova da etapa em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições (caso o jogo de pneus seja destinado a 3 etapas).~~

~~Não haverá punição para o piloto que pular etapa de pneu usado, por entender a organização que já há desvantagem do mesmo por não ter marcado pontos na etapa de ausência.~~

~~O piloto novo que ingressar no campeonato nas etapas de pneu usado será penalizado da mesma forma se utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto largará da última posição e será penalizado em 1,5s em cada prova em que participar por pneu trocado por um novo. Os valores serão multiplicados por 2 para troca de 2 pneus.~~



~~Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 3,0s em cada prova da etapa.~~

~~**34.3.2 FÓRMULA 4 GRADUADOS/FÓRMULA 4, FORMULA 4 JUNIOR, TAG125:** Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos terá de usá-los na etapa seguinte, sendo penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 3,0s em cada prova da etapa em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições (caso o jogo de pneus seja destinado a 3 etapas).~~

~~Não haverá punição para o piloto que pular etapa de pneu usado, por entender a organização que já há desvantagem do mesmo por não ter marcado pontos na etapa de ausência.~~

~~O piloto novo que ingressar no campeonato nas etapas de pneu usado será penalizado da mesma forma se utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto largará da última posição e será penalizado em 1,5s em cada prova em que participar por pneu trocado por um novo. Os valores serão multiplicados por 2 para troca de 2 pneus. Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 3,0s em cada prova da etapa.~~

~~**34.3.3 SIXSPEED (CONFORME REGULAMENTO ESPECÍFICO DA CATEGORIA)**~~

Passa a valer o item abaixo:

34.5 A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

Modificados os itens a seguir:

CAPÍTULO III – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM

ART. 8º - PNEUS

~~**8.1 MG CADETE:** Dois jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo).. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.~~

A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

CAPÍTULO IV – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE

ART. 8º - PNEUS

~~**8.1 MG CADETE:** Dois jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue:~~



~~1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo).. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.~~

A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JÚNIOR

ART. 8º - PNEUS

~~8.1 — MG especificação HZi (Vermelho): dois jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo).. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.~~

A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4

ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 FÓRMULA 4: Aberta a pilotos nascidos antes de 2004. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

2.1.1 FÓRMULA 4 SÊNIOR: Aberta a pilotos nascidos antes de 1985. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

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: F4na cor preta com traço de 08mm. **GRA na cor preta com traço de 08mm para a Fórmula 4 Graduados e SNR para a Fórmula 4 Sênior.**

ART. 8º - PNEUS

~~8.1 — MG especificação HZi (Vermelho): dois jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo).. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.~~



A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

A partir da 2ª Etapa da Copa KGV a categoria SIXSPEED passará a ser denominada SIXSPEED/KZ.

~~**CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO TAG125 2020**~~

A partir da 2ª Etapa da Copa KGV, a categoria será chamada:

CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO TAG125/125 RNK 2020

ART. 2º - CATEGORIA:

2.2 TAG125: pilotos a partir de 14 anos completos. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

125 RNK: pilotos a partir de 14 anos completos. Os pilotos poderão disputar a categoria “solo” ou em duplas.

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: **TG na cor preta com traço de 08mm para a TAG125 e RNK para a 125 RNK.**

ART. 5º - PESO: O valor de partida (início do ano, sem considerar o lastro de sucesso) será de (para cada tipo de motor usado):

5.1 IAME SUDAM TOP MY TAG: **175 kg**
IAME X30 RL TAG: **170 kg**
KTT KPS15: **170 kg**
Italsystem com embreagem: **170 kg**
ROTAX MAX: **175 kg**
Vortex ROK GP 125 cc: **180 kg**

125 RNK: 170 kg



ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

6.9 125 RNK:

- 6.9.1** Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, IAME MY13, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Será proibida a preparação, e também proibidos quaisquer artifícios que venham a impedir, dificultar, ou a mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de 12cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria, será tomado como base o motor homologado e lacrado em poder da CBA. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm.
- 6.9.2** Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
a) NGK B9 EGV; b) NGK B10 EGV; c) NGK BR10EG; d) DENSO IW27; e) DENSO IW31; f) BOSCH W07 CS; g) BOSCH W08 CS; h) NGK B105 EGV; i) NGK BR9EIX IRIDIUM; j) NGK BR10EIX IRIDIUM.
- 6.9.3** Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA de qualquer época (conforme sua própria homologação) sem retrabalho.
- 6.9.4** Coletor de escapamento (curva) – Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.
- 6.9.5** Escapamento – Homologado CBA para a categoria PSKA. O bocal de saída deverá ter 21,0 ou 25,0mm, – medidos no anel.
- 6.9.6** Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA (de qualquer época, conforme sua homologação).
- 6.9.7** Juntas – Livres, com espessura máxima de 2,0mm.
- 6.9.8** Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- 6.9.9** Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Coroa de até 75 dentes.
- 6.9.10** Ignição – Será opcional digital com corte ou analógica sem variação.
- 6.9.11** Filtro (Intake silencer) – Deverá ser homologado CBA, de qualquer época, conforme sua homologação).

ART. 8º - PNEUS

~~8.1 — MG especificação HZi (Vermelho): dois jogos de pneus novos serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo).. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.~~



A partir da 2ª Etapa da Copa KGV será obrigatório o uso de um jogo de pneus novos por cada kart inscrito, em todas as etapas. Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. Este jogo será lacrado e usado somente durante a Tomada de Tempo e Provas.

CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED/KZ2 SÊNIOR

ART. 1º - ETAPA

1.1 Será disputada em duas provas. A duração das provas será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 KZ2 Sênior A: Pilotos portadores de licenças PSK - A com 40 anos completos ou mais.

2.2 KZ2 Sênior B: Pilotos portadores de licenças PSK – B com 40 anos completos ou mais.

ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA

3.1 Placa amarela com números pretos

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 KZSA (KZ Senior A) e KZSB (KZ Senior B) 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. 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 KZ2 Sênior: 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, 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 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 : 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): Homologado CIK/FIA, qualquer marca, sem retrabalho, submetido a controle de ruído com decibelímetro. A organização se reserva o direito de reduzir o limite de ruído CIK/FIA se assim entender ser do seu interesse, e solicitar que qualquer concorrente substitua sua peça por outra mais silenciosa, a qualquer momento. 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.

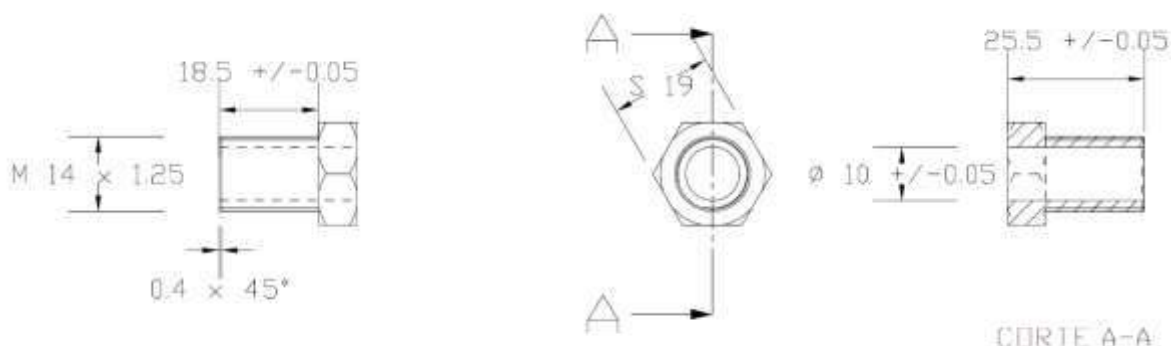
6.2.9 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO: Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice N° 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

Método geral de medição do volume da câmara de combustão:

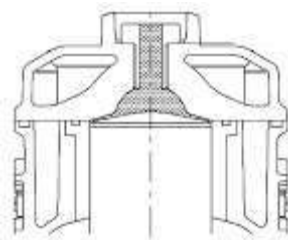
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperatura ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a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



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



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

6.2.10 PISTÃO: Permitted to use any original piston from authorized engine manufacturers, without rework, as long as the cylinder bore remains at 125cc. (cylinder head removed).

6.2.11 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.

6.2.12 PIRÂMIDE: Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

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

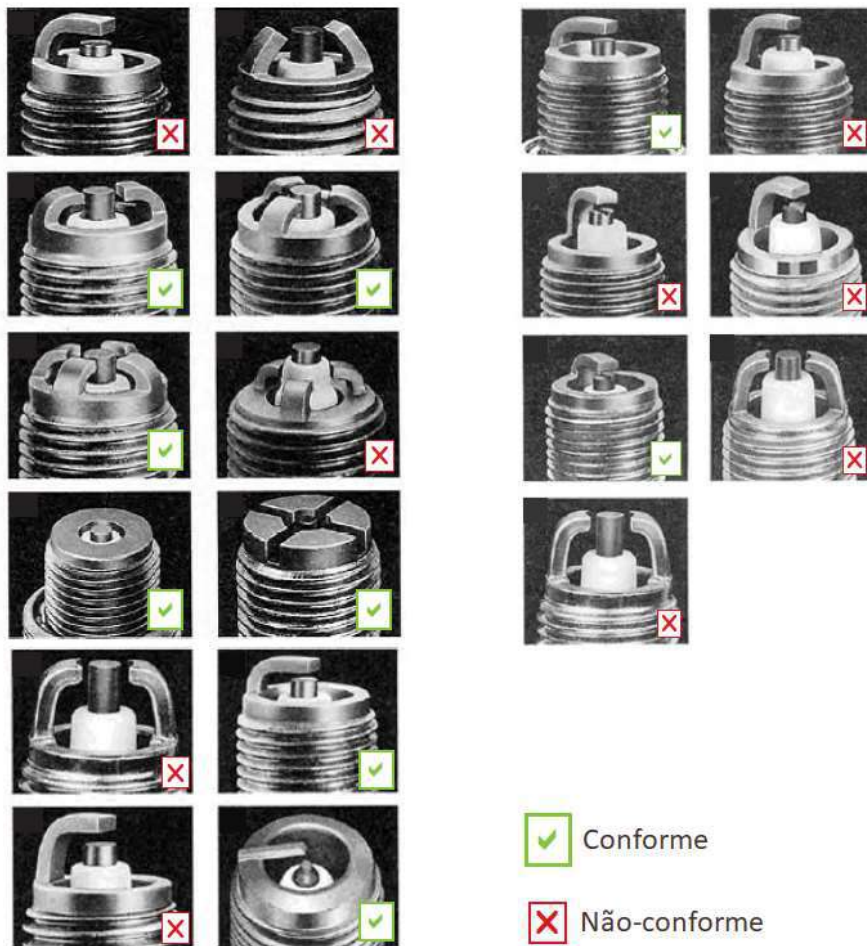
6.2.14 FILTRO DE AR: Homologado CBA ou CIK/FIA, sem retrabalho e completo.

6.2.15 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.

6.2.16 BIELA: Original das marcas homologadas.

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





6.2.18 CÂRTER: 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 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.

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 às penalidades a serem aplicadas.

(ADENDO VÁLIDO A PARTIR DE 25/02/2020)

ADENDO Nº03

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

CAPÍTULO 9 – VAGAS ROK CUP INTERNATIONAL

ART. 1º - REGULAMENTO DESPORTIVO – ROK CUP FESTIVAL – EXECUTIVE ROK

EVENTO:

1.1 A duração das provas será definida através do adendo da etapa.

1.2 Será realizado o Rok Cup Festival, 4ª edição durante a 2ª Etapa da Copa KGV 2020, dia 15/08/2020. O evento será composto por 1 (uma) Tomada de Tempos e 2 (duas) provas valendo pontos, como segue:

PROVAS 1 E 2		
01 – 17 pontos	02 – 15 pontos	03 – 13 pontos
04 – 12 pontos	05 – 11 pontos	06 – 10 pontos
07 – 9 pontos	08 – 8 pontos	09 – 7 pontos
10 – 6 pontos	11 – 5 pontos	12 – 4 pontos
13 – 3 pontos	14 – 2 pontos	15 – 1 ponto

1.2.1 TOMADA DE TEMPOS – duração de 06 minutos;

1.2.2 DURAÇÃO DAS PROVAS – Aproximadamente 21km/20 minutos. A quantidade de voltas dependerá do comprimento total do traçado definido para o evento;

1.2.3 FORMAÇÃO DE GRID:

1.2.3.1 As posições de largada para as provas serão determinadas através da tomada de tempos, sendo que a 1ª melhor volta determinará a posição para a largada da Prova 1, e a 2ª melhor volta determinará a posição para a largada da prova 2;

1.2.3.2 Havendo pilotos sem registro na Tomada de Tempos, largarão no final do grid nas duas provas. Seu posicionamento no grid de largada será feito por ordem crescente dos números de competição;



1.2.3.3 Pilotos desclassificados por motivo técnico ou desportivo da Tomada de Tempos serão colocados no final do grid das duas provas. Seu posicionamento considerará as circunstâncias e momento em que a causa das punições ocorreu;

1.2.3.4 Pilotos enquadrados no item 1.2.3.3 largarão à frente de pilotos enquadrados no item 1.2.3.2;

1.2.4 BANDEIRA AZUL COM “X” VERMELHO:

1.2.4.1 Nas duas provas qualquer piloto que estiver para receber uma (1) volta ou que já tiver recebido uma (01) volta do líder, por qualquer razão, será sinalizado pelo diretor de provas com a bandeira azul com “X” vermelho. O piloto deverá imediatamente seguir para o Parque Fechado, deixando a disputa. Ele será classificado de acordo com o número de voltas completadas até então.

1.2.4.2 Se o piloto que recebeu a bandeira azul com “X” vermelho não cumprir a ordem na mesma volta será desclassificado do evento.

1.2.5 PONTUAÇÃO

1.2.5.1 DESEMPATE - Será feito através do resultado obtido na Tomada de Tempos.

1.2.5.2 O piloto com o maior número de pontos somando-se as duas provas será declarado o Campeão do Rok Cup Festival após a divulgação oficial dos resultados.

1.2.5.3 ADVERTÊNCIAS: Por conduta antidesportiva causam a perda de 1 ponto na prova que for cometida, nas duas provas.

1.2.5.4 Definição das vagas para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020: A somatória dos pontos das duas provas. será somado aos pontos da categoria na Copa São Paulo KGV até então auferidos e o 1º colocado de cada categoria (ROK Cup Executive Expert, e ROK Cup Executive Expert Plus) receberão as vagas.

1.2.6 PREMIAÇÃO

1.2.6.1 Serão atribuídas 02 (duas) vagas no ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, a ser realizado em local/data a ser divulgado (2020), que serão oferecidas como premiação no Rok Cup Festival, sendo:

- 1 (uma) Vaga Rok Cup Executive Expert
- 1 (uma) Vaga Rok Executive Expert Plus

1.2.6.1.1 Caso algum piloto que esteja correndo pela categoria Rok Executive Expert Plus tenha obtido a vaga pela categoria Geral (Rok Executive Expert), tal vaga terá prioridade na qualificação para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020. Neste caso o próximo piloto da categoria Rok Executive Expert Plus mais bem colocado receberá a vaga para a categoria em questão (Rok Executive Expert Plus).



1.2.6.1.2 O regulamento particular da categoria ROK CUP EXECUTIVE permite que os pilotos corram em dupla, no caso de uma dupla receber a vaga, apenas um piloto será convidado a participar da competição como premiado.

1.2.7 CUSTEIOS

1.2.7.1 A Vortex Brasil fornecerá gratuitamente, para uso durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, aos pilotos classificados os seguintes itens: • Inscrição para o evento • 1 Kart completo com rodas de magnésio • 4 Jogos de pneu slick

1.2.7.2 Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2020, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

1.2.7.3 Todos os custos referentes a emissão de visto, carteirinha internacional ou quaisquer outros documentos necessários para viajar e competir serão arcados pelos pilotos.

1.2.7.4 Absolutamente nenhum prêmio poderá ser trocado por dinheiro, crédito ou qualquer outro prêmio que não esteja especificado no presente regulamento.

1.2.8 - O Festival, por ser realizado durante uma etapa da Copa KGV, não contará para os títulos das duas categorias na Copa São Paulo de Kart KGV, uma vez que estes certames são supervisionados por entidades regulamentadoras diferentes (LPA e FASP).

ART. 2º - REGULAMENTO TÉCNICO – ROK CUP FESTIVAL – EXECUTIVE ROK

2.1 – Segue o disposto para a categoria EXECUTIVE ROK na Copa São Paulo de Kart KGV em seu Regulamento Desportivo e Técnico, e respectivos adendos.

2.1.1 PNEUS: MG especificação HZi (Vermelho); 1 jogo novo e lacrado deverá ser usado desde a Tomada de Tempos até o final da 2ª bateria. O jogo deve ser adquirido da e sorteado pela organização do campeonato. Esta disposição poderá ser mudada em uma ou a partir de uma prova somente por demanda da unanimidade dos pilotos inscritos na prova em questão, ou por questão de segurança, a critério dos Comissários de Prova, após assembléia com a maioria dos pilotos (metade dos inscritos mais um).

2.1.2 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 prova. 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.

2.1.3 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 até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possam tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

(ADENDO VÁLIDO A PARTIR DE 31/07/2020)



ADENDO Nº04

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JÚNIOR

6.6 SORTEIO E TROCA DE MOTOR: Os motores serão sorteados na 5ª feira que antecede o dia da corrida entre os pilotos inscritos para uso como treino oficial que será lacrado no chassi APÓS O ÚLTIMO TREINO DE SEXTA-FEIRA.

6.6.1 Caso o piloto queira trocar o motor do treino de 5ª feira não receberá punições. Após entrar com o motor na pista na 6ª feira o piloto poderá trocar o motor com o prazo de 10 minutos após o término do último treino, mas receberá a punição de troca de motor.

6.6.2 O motor será devolvido ao final das duas provas.

6.6.3 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motores, sendo uma antes da tomada de tempo e uma antes da 2ª prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo: 1ª troca – perda de 04 (quatro) posições; 2ª troca – perda de 08 (oito) posições;

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4

6.1 CHASSI:

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0mm (espessura mínima de 2,9mm) ou 50,0mm (espessura mínima de 1,9mm) e comprimento de 1060,0mm no máximo;

Com marcação KGV, Mega 1030(+/-2)mm comprimento, 2.5mm de espessura mínima, dureza 90 (+/-3). (O mesmo da PRO500)

(ADENDO VÁLIDO A PARTIR DE 13/08/2020)

ADENDO Nº 05

ADENDO AO REGULAMENTO DESPORTIVO

Os comissários desportivos, no uso de suas atribuições, previstas nos regulamentos desportivos aplicáveis, decidem por modificar a redação dada aos itens 6.6 e 6.6.1 do artigo 6º, na forma prevista no adendo nº 01 DO REGULAMENTO DA PROVA e incluir o itens 6.6.1.1 e 6.6.4, para fazer constar redação, conforme segue :

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.6 SORTEIO E TROCA DE MOTOR: Os motores serão sorteados na 6ª feira que antecede o dia da corrida, antes do início dos treinos, entre os pilotos inscritos e deverão ser utilizados no treino oficial, ao passo que serão lacrados nos chassis.



6.6.1 O piloto poderá trocar o motor após a realização do sorteio, sem qualquer incidência de punição, desde que realize tal ato antes do início do segundo treino.

6.6.1.1 Somente haverá a possibilidade de isenção de punição na forma acima, se ocorrer dentro do limite de uma troca de motor, após haverá punição, na forma do que consta no item 6.6.2 do adendo ao regulamento (item descrito abaixo).

6.6.2 Serão permitidas somente duas trocas de motores, sendo uma antes da tomada de tempo e outra antes da segunda prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a devida constatação de qualquer falha ou problema será penalizado, conforme abaixo :

1ª troca – perda de 4 (quatro) posições; e

2ª troca – perda de 8 (oito) posições.

6.6.3 O motor será devolvido ao final das duas provas.

6.6.4 Neste ato revogam-se as disposições contrárias aos itens acima consignados no regulamento da prova e disposições contrárias ao quanto consignado acima pelo ADENDO Nº 01 DA COPA KGV DE KART 2020.

ADENDO Nº 06

Os comissários desportivos, no uso de suas atribuições, previstas nos regulamentos desportivos aplicáveis, decidem por criar adendo ao regulamento, no intuito de normatizar punição por conduta antidesportiva específica, praticada em pista :

Art. 1 – Se constatado, em qualquer categoria, que o piloto entrou para a pista sem peso correto e aproveitou tal situação para empurrar outro piloto, durante a tomada de tempo ou prova, serão os dois envolvidos no ato (empurrador e empurrado) sumariamente excluídos/desclassificados da prova e/ou tomada de tempo.

Parágrafo Único : a punição que resultar do ato acima não é passível de revisão ou recurso.
(ADENDO VÁLIDO A PARTIR DE 15/08/2020)