



23º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART - 2020 REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO

ADENDO Nº 04/2020 CATEGORIA KZ SHIFTER GRADUADO E SÊNIOR

1.4 CATEGORIAS:

1.4.12 Categoria KZ SHIFTER GRADUADO E SÊNIOR

3.3 Pagamento da taxa de inscrição:

KZ SHIFTER G/S: R\$ 1.140,00 (Um mil, cento e quarenta reais)

3.5 Pagamento de Combustível:

KZ SHIFTER G/S: 21 (vinte e um) litros.

3.6 Pagamento de jogo de pneus slick:

3.6.2 Categorias KZ SHIFTER G/S – MG selo amarelo - 02 jogos. Valor Unitário por jogo R\$ 730,00 (Setecentos e Trinta Reais)

10.3 Duração das Baterias (voltas):

Categoria	1ª Bateria	2ª Bateria	3ª Bateria
KZ SHIFTER GRADUADOS/SENIOR	15	15	20

12. DA VISTORIA TÉCNICA

12.6 Para as categorias KZ SHIFTER G/S será lacrado 02 (dois) jogo de pneu do tipo “slick” novo para a tomada de tempo e as 03 (três) baterias.

12.7 Para as categorias KZ SHIFTER G/S serão lacrados 02 (dois) jogos de pneus, sendo obrigatório 01 (um) jogo novo para a bateria final.

12.8 Os pneus de chuva serão livres, desde que homologados pela CBA ou CIK/CBA sendo obrigatória para cada equipe, de 01 (hum) jogo, que será vistoriado, aprovado e lacrado pelo Comissário Técnico. Caso o diretor de prova declarar “prova sob condição de chuva” este será o pneu a ser utilizado, ficando vetada qualquer troca, ou a critério dos comissários técnicos.

12.9 Os pneus de treinos oficiais serão livres, homologados CBA.



CAPÍTULO I – REGULAMENTO TÉCNICO KZ SHIFTER GRADUADOS/SENIOR

ART. 1º - BATERIAS

1.1 Será disputada em 03 (tres) bateria, a duração das baterias será conforme item 10.3 do regulamento adendo nº 04.

ART. 2º - CATEGORIA

21 KZ SHIFTER GRADUADOS: Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK – A.

22 KZ SHIFTER SENIOR: Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK – B.

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 KZ SHIFTER G (Graduados) e KZ SHIFTER S(Senior) 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 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 **KZ SHIFTER**

GRADUADOS: 180 KG

5.2 **KZ SHIFTER SENIOR:**

185 KG



5.3 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.

5.4 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

61 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).

62 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):

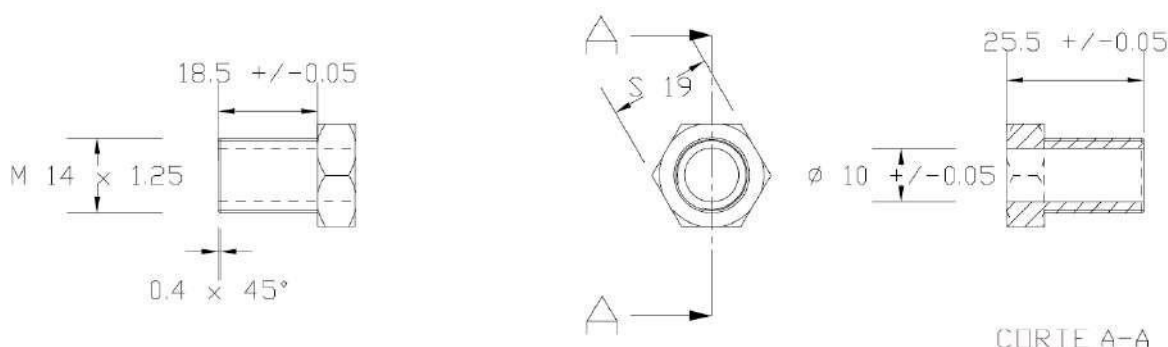


Método geral de medição do volume da câmara de combustão:

- 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.

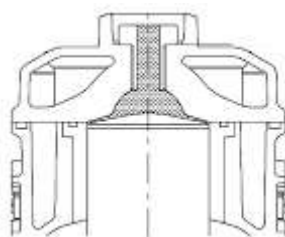
Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:

- 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.



Volume do Inserto = 2

2 cm³/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, provided the cylinder remains at 125cc. (cylinder head free).

6.2.11 CILINDRO: Free for sleeve and rework of the iron cast cylinder in nickel chrome alloy or Nikasil coating. Maximum escape window angle of 199° independently of the constant value of the engine homologation certificate.

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

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

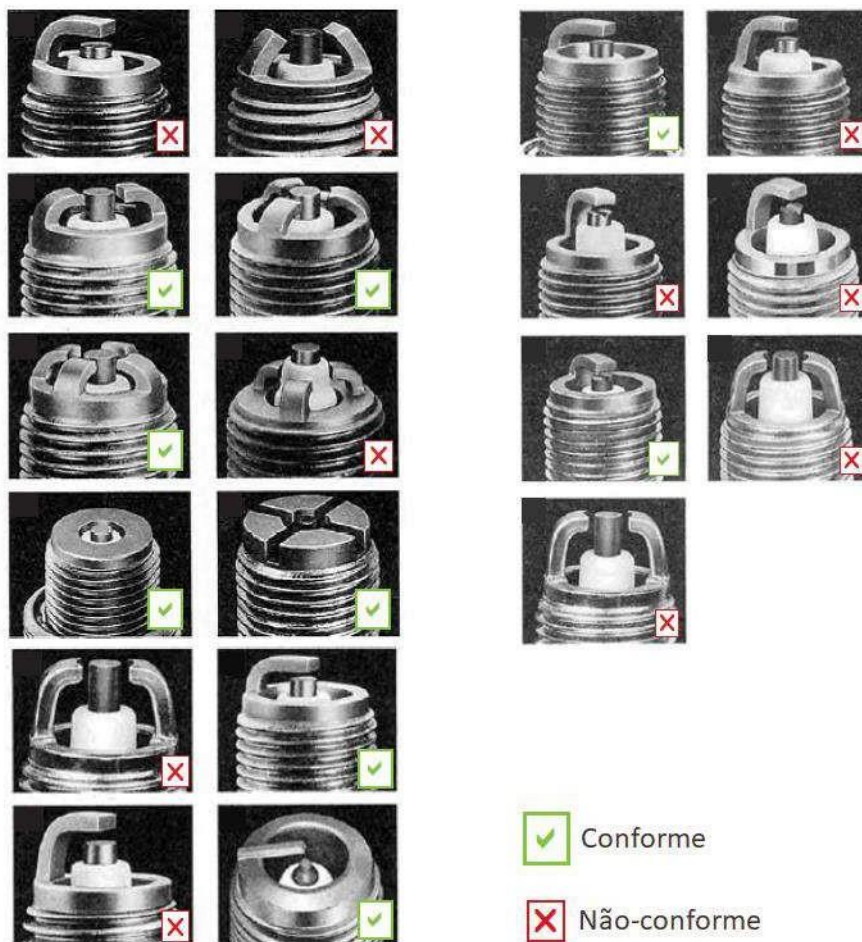
6.2.14 FILTRO DE AR: Homologated CBA or CIK/FIA, without rework and complete.

6.2.15 IGNIÇÃO – ANALÓGICA: Original from the Motor. It is permitted to add mass to the ignition rotor, provided it is attached to the same through two screws, without modifying the original characteristics of the rotor.

6.2.16 BIELA: Original from the homologated brands.

6.2.17 VELAS: Produced in mass and original without rework, following the CIK/FIA diagram attached. At any time, it will be possible to request the preparator to prove the origin of the spark plug through the packaging or manufacturer's specification. Spark plug body thread measurements (electrodes not included): 18,5mm maximum, M14 x 1,25





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 1 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no



Parque Fechado durante vistoria. 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 da segurança. Conforme item 12.8 desse regulamento.

74 O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das baterias, dentro da etapa, sendo que obrigatório 01 jogo de pneu novo para última bateria, conforme item 12.7 deste regulamento. 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 a devida providência com relação a penalidades a serem aplicadas.

Admir Gelsemino Chiesa
Presidente FAUESC

Paulo Gonçalves Dias
Diretor Estadual de Kart FAUESC