XVI COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART - RBC

REGULAMENTO TÉCNICO – 2023

ARTIGO 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados/registrados pela CBA ou FIA Karting/CBA.
Parágrafo 1º - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento é expressamente proibido e, sendo assim, todos os itens omissos neste Regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.
Parágrafo 2º - É permitido, para todas as categorias, o uso de sonda para leitura dos gases do motor, conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

ARTIGO 2º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS
(Exceto Para as Categorias Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior)
I - Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologada CBA 2013/2021.
II - Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta – A preparação interna dos carburadores é proibida para todas as Categorias. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
III - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.
IV - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
V - As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.
VI - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
VII - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
VIII - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Os filtros de ar não serão fornecidos pela RBC. Todas as categorias, será obrigatório o uso de filtro da marca RBC homologados 2021.
Em caso de chuva fica permitida a retirada da espuma e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.
Filtros em condição de chuva: Nas categorias, Mirim, Cadete, F4 Júnior e F4 em caso de chuva fica obrigatório o uso dos filtros fornecidos pela RBC. Nas categorias de

motores 125cc sorteados, o filtro de chuva poderá ser usado com a tampa "cornetas" viradas para trás. Se o filtro estiver virado para frente será obrigatório o uso do copinho de proteção. Na categoria Graduados o uso do copinho de proteção ou a inversão do filtro fica a critério da equipe/piloto.
Definição de motores para treinos oficiais em condição de chuva: Nos dias em que houver previsão de chuva, 45 minutos antes do início do treino a RBC determinará condições de chuva ou seco – Se for determinado condição de chuva será obrigatório o uso de motor próprio para o treino.
IX - Ignição - Homologadas ou autorizadas FIA Karting. Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que possam variar quando o kart estiver em movimento são proibidos. Exceto para os motores que tiverem ignições com limitador de giro. Todas as ignições dos motores das categorias sorteadas, serão fornecidas e lacradas junto ao motor pela RBC PREPARAÇÃO DE MOTORES. As ignições deverão ter tanto a amperagem quanto a curva de avanço, similares com as do fabricante. As marcas e numeração da ignição não poderão estar adulteradas de nenhuma forma, inclusive os números da bobina do rotor deverão estar totalmente legíveis sob pena de desclassificação do piloto. Poderá estar envolvida por uma proteção com intuito de lacre instalado pela RBC.
X - Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter o diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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;
XI - Coroa – dependendo do circuito o Departamento de Kart da Federação Paulista de Automobilismo informará, através de adendo de prova, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.
XII - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens. As Categorias que usarem pinhão de 11 dentes este deverá ter diâmetro de 22,3mm e para as que usarem pinhão de 10 dentes este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de + 0,20mm em ambos os casos.
XIII – Flexível - o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm com tolerância de + ou – 2,00mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível.
XIV - Flange – Será fornecida e lacrada nos motores, exceto para categoria Graduados, onde o uso do flange/pirâmide será a original do motor com a marca do fabricante; sendo que no motor 2010 poderá ser utilizado a flange/pirâmide original 2010 ou 2013 e no motor 2013 somente poderá ser utilizado a flange/pirâmide 2013 (exemplo: motor Iame, flange e pirâmide Iame).
XV - Curva – Para as categorias de motores sorteados, a curva será fornecida e lacrada nos motores, sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar, para categoria Graduados, a curva deverá ser homologada e da mesma marca do motor.
XVI - Motor - É permitido o intercâmbio de pistão, biela e pino entre os motores homologados, também será permitido o intercambio dos cabeçotes 2010/2013.

XVII - Freio - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM E CADETE

I – MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CHASSI – Homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2023.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será permitido o uso de arruelas secas, (sem mancal deslizante, esfera ou similar) e, sem modificação dos "Us" de manga, que devem permanecer como o homologado

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria e DOUGLAS de material alumínio.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2023.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) Escapamento: Deverá ser utilizado o escapamento da marca Spinery modelo 2023. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

III - COROA – Será de 66 (sessenta e seis) dentes.

IV – EIXO – Será obrigatório o uso de eixos sorteados pela organização de prova, o valor do eixo deverá ser pago direto com o fornecedor oficial, definido pela Fasp. O sorteio será efetuado na sexta-feira anterior a primeira etapa, sendo o piloto o responsável pela guarda do eixo durante todo o campeonato. Os eixos são numerados e identificados para o devido controle. É obrigatório o uso do eixo sorteado, sendo expressamente proibido o intercâmbio dos eixos entre pilotos - Se porventura o eixo sorteado for danificado, poderá, com autorização do Comissário Técnico ser substituído por uma nova unidade e o piloto arcará com as devidas despesas. O piloto que entrar a partir da segunda etapa deverá comprar o eixo na secretária de prova.

Parágrafo 2º - CATEGORIA JÚNIOR MENOR

I – MOTOR - Motor IAME MY13 com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 17,0mm, volume de referência 17,0cc, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA, conforme RNK 2023.

II – VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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 B10 EGV b) NGK BR10 EG
c) NGK B9 EG d) NGK B9 EGV
e) NGK BR10 EV f) NGK BR9 EIX Iridium
g) NGK BR10 EIX Iridium

III – CARBURADOR - Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

IV– CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA, será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado CBA, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º.

V – COROA – Será de até 72 (setenta e dois) dentes.

VI – **ÁGUA** - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor.

É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 3º - CATEGORIA JÚNIOR

I MOTOR – Motor IAME MY13 com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 17,0cc, com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA, conforme RNK 2023.

II – VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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 B10 EGV b) NGK BR10 EG
c) NGK B9 EG d) NGK B9 EGV
e) NGK BR10 EV f) NGK BR9 EIX Iridium
g) NGK BR10 EIX Iridium

III – CARBURADOR - Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

V - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange /Pirâmide e

pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

VI - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, não poderá ocasionar entradas de ar.

VII - **RELAÇÃO** – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 74 (setenta e quatro) dentes.

VIII CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.

Parágrafo 4º - **CATEGORIA GRADUADOS**

I – MOTOR - Homologado CBA, Conforme RNK 2023, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes.

II – VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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 B10 EGV b) NGK BR10 EG
c) NGK B9 EG d) NGK B9 EGV
e) NGK BR10 EV f) NGK BR9 EIX Iridium
g) NGK BR10 EIX Iridium

III - CARBURADOR – Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021

IV - JUNTAS – Livre de espessura máxima de 2,00mm.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, preparação livre.

VI - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 75 (setenta e cinco dentes)

VII CHASSI - Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA. O eixo deve ser em conformidade com o Art. 5º, parágrafo 3º, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VIII - ESCAPAMENTO - O escapamento a ser utilizado será o de homologação CBA 2021, do próprio piloto, conforme homologação CBA 2021.

Parágrafo 5º - CATEGORIA SPRINTER

I – MOTOR – Homologado CBA, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 11cc, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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 B10 EGV b) NGK BR10 EG
c) NGK B9 EG d) NGK B9 EGV
e) NGK BR10 EV f) NGK BR9 EIX Iridium
g) NGK BR10 EIX Iridium

II – CARBURADOR- Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo

permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.
III – FLANGE – Será permitido o uso de flange na medida de até 28,0 mm fornecida e lacrada pela RBC.
IV – COROA – Será de até 74 (setenta e quatro) dentes.
V - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA, será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40,00mm e máximo de 50,00mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º.
VI – **ÁGUA** - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.
VII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.
Parágrafo 6º - **CATEGORIAS SÊNIOR AM / PRO e SUPER SÊNIOR/MASTER.**
I – MOTOR – Homologado CBA, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 28,0mm, pirâmide com palheta e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.
Para as categorias Super Sênior e Super Sênior Master - Iame X30, acompanhado de embreagem, mesa, coletor de escapamento e coletor de admissão. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.
II – VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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 EG
b) NGK BR10 EG
c) NGK BR10 EV
d) NGK BR9 EIX Iridium
e) NGK BR10 EIX Iridium

II - CARBURADOR – Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.
III - COROA - de até 75(setenta e cinco) dentes. Para motores X30 pinhão de 10 dentes e coroa até 77 dentes.
IV – CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.
V – **ÁGUA** - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.
VI - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor.
É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 7º - CATEGORIAS F-4 e F4 JÚNIOR

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - COROA – 40 dentes;

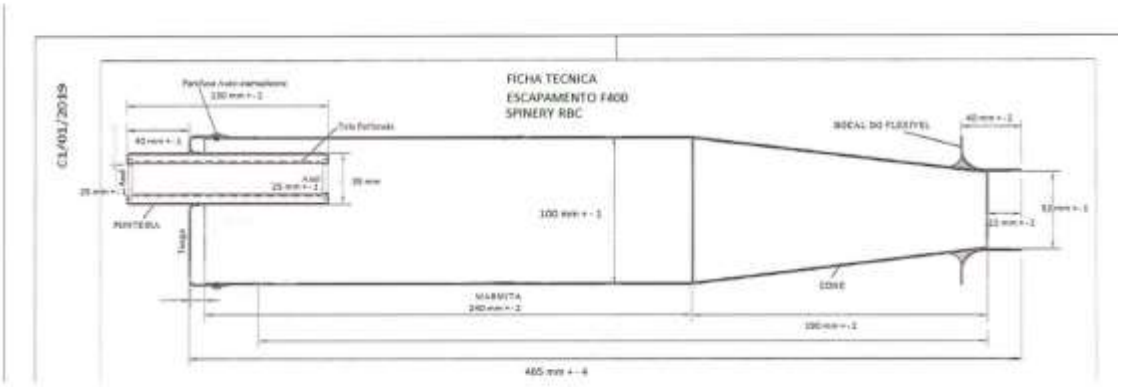
III - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

IV - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, para-choque, homologado CBA.

V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4, conforme Art. 42.

VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL - Deverá ser central, original do Chassi.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400/RBC conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



ARTIGO 4º - **PESO DO CONJUNTO**

O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto, obedecerá ao que segue:

Mirim	106 Kg (cento e seis quilos)
Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
Junior Menor	135 kg (cento e trinta e cinco quilos)
Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
Sprinter	158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)
Graduados	158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)
Sênior AM, PRO	170 kg (cento e setenta quilos)
Super Sênior/Master	177 kg (cento e setenta e sete quilos)
F-4	183 kg (cento e oitenta e três quilos)
F-4 Júnior	155Kg (cento e cinquenta e cinco quilos)

Parágrafo 1º - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

Parágrafo 2º - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.
Parágrafo 3º - O piloto que exceder o peso sem qualquer uso de lastro em seu conjunto poderá a cada 05 Kg (cinco) aumentar em um dente de coroa o limite conforme artigo 4 acima exposto.

ARTIGO 5º - **CHASSI**

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada Categoria. Permitido o uso de chassi homologado CBA CH2020, FIA Karting/CBA CH76 e CH53 e os autorizados CBA anteriores FIA Karting/CBA a 2022. O chassi utilizado para a **XVI Copa São Paulo Light de Kart - RBC** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação dele. Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. Para A **XVI Copa São Paulo Light de Kart – RBC** é permitido o uso de carenagem homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade, exceto para as categorias Mirim, Cadete e F-4, que poderão utilizar somente carenagens homologadas CBA.
Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (cento e vinte centímetros).
Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.
Parágrafo 3º - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,5
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3

46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou FIA Karting/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto para que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nessa situação deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte dele estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 7º - ASSOALHO

Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou composite, do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias CADETE e MIRIM o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10,0 mm de diâmetro. O assoalho deverá ser obrigatoriamente ficado por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS e PNEUMÁTICOS

As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, nas categorias Mirim e Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante. As rodas serão homologadas CBA para as categorias Mirim e Cadete, as demais categorias, poderão utilizar rodas CBA, FIA Karting/CBA e registradas CBA devidamente identificadas com a marca do fabricante, exceto as categorias F4 e F4 Júnior que usarão somente rodas CBA com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro. É proibida a montagem de roda invertida.

Os cubos de roda serão livres, devendo apresentar a marca de um dos fabricantes de chassi homologados CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA, exceto para as categorias Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior.
Para as categorias F4 e F4 Júnior os cubos de rodas traseiro e dianteiro deverão ter o comprimento de 90,0mm + ou – 1mm.
Parágrafo 1º - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.
Parágrafo 2º - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.
Parágrafo 3º - **PNEUS**: Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

Categorias, Mirim e Cadete - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG tipo Cadete.

Categorias Júnior Menor, Júnior, Sprinter, Super Sênior, Sênior AM, Sênior PRO e F-4 e F4 Júnior é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH OPTION.

Categoria Graduados é obrigatório o uso de pneus, nacional, da marca MG, tipo SM PRIME.
Parágrafo 4º - Os pneus de chuva serão da marca MG, sendo os seguintes modelos:
Categorias Mirim e Cadete modelo SCW; demais categorias SW

ARTIGO 10º - **FREIOS**

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar discos de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Cadete, que segue regulamentação própria. É obrigatório o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.

ARTIGO 11º - **DIREÇÃO**

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

ARTIGO 12º - **TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - PROTETOR DA CORRENTE

O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido, e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitida somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame. Para as categorias PMK, PCK e F-4 será permitido o uso do protetor de corrente/pinhão em material flexível.

Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se ou cair o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.

b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, uma das peças do protetor de corrente ou o conjunto completo estiver solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 14º - PEDAIS

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

ARTIGO 15º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o piloto na posição normal de direção.

O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2021. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

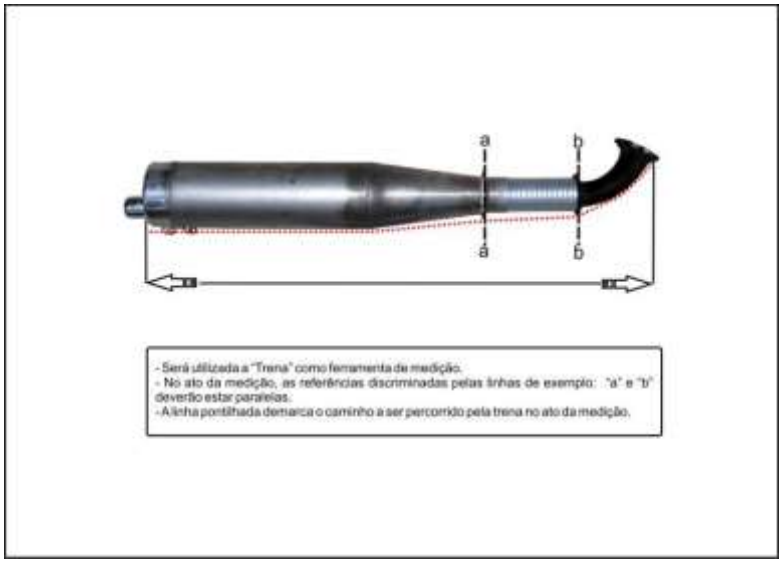
Em todas as categorias, o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm. com tolerância de + ou - 2mm de material flexível.

Parágrafo 1º - Para as categorias Junior e, Junior Menor, o comprimento total do escapamento será de 810,0mm com tolerância de 5,0mm para mais e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma - O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva (b – b´), e a flange de fixação das molas do escape (a – a´), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.

Parágrafo 2º - Para as categorias Sênior e Super Sênior e Sprinter, o comprimento total do escapamento será de 770,0mm com tolerância de 5,0mm para mais e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma - O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva (b – b´), e a flange de fixação das molas do escape (a – a´), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.

Para todas as categorias, exceto Mirim, Cadete, Graduados e F4 e F4 Júnior, fica determinado o uso de escapamento Spinery, com tampa do escapamento, apenas com diâmetro de 21mm no tubo de saída da mesma.

As demais medidas deverão estar em conformidade com a ficha de homologação.



Parágrafo 3º - Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, exceto para as categorias: Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior.

O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artificio que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas, de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada ao final de uma prova ou timada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

Parágrafo 4º Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar som, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.

b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento ou abafador estiver solto, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 16º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

ARTIGO 17º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim, Cadete e F-4 e F4 Júnior deverá ser utilizada somente gasolina.

Para as categorias Junior Menor, Júnior, Sprinter, Graduados, Sudam, Sênior AM/PRO e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 22:1

ARTIGO 18º - CARENAGEM

Uma carenagem ou carroçaria, composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

Parágrafo 1º - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado.

A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

Parágrafo 2º - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

Parágrafo 3º - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contrapeso (lastro).

Parágrafo 4º - Para as categorias que utilizarem motores X30, será permitido um furo de 35mm na carenagem direita, na direção do pinhão, para uso do motor de partida auxiliar.

Parágrafo 5º Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes da carenagem (gravata, painéis laterais ou painel frontal) ou parte deles se desprender, soltar-se ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.

b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

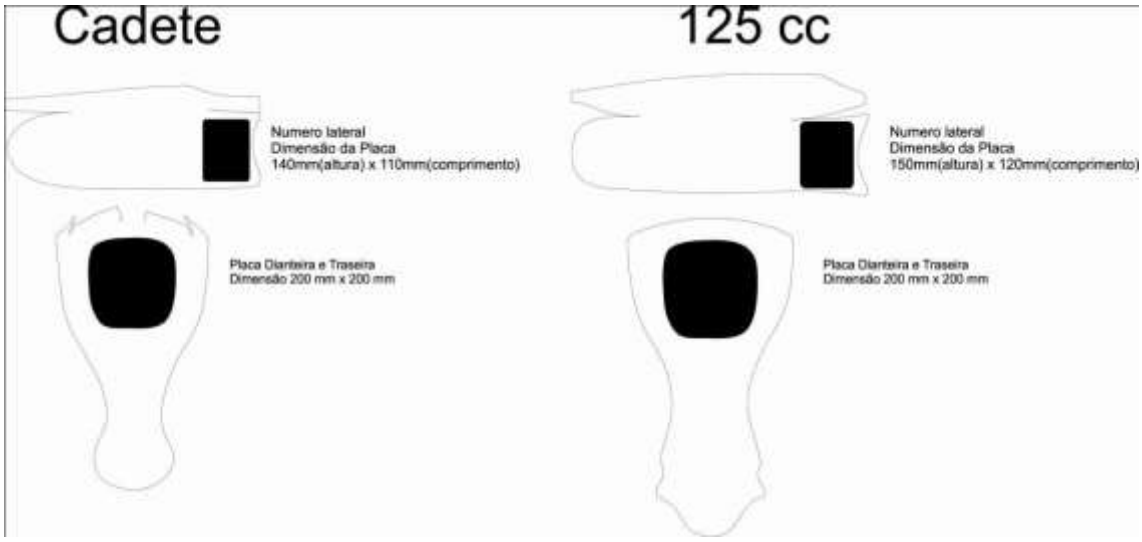
d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choques traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na cor da categoria, obedecendo ao desenho abaixo. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência, penalidade e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.



Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2023.
Parágrafo único: A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não se solte com a vibração do kart durante a prova.

Caso a placa traseira de identificação venha a cair, a cronometragem não se responsabilizará pela não marcação de sua passagem.

ARTIGO 20º - É permitido o uso das seguintes peças importadas: palheta, bobina, magneto, corrente, velas, gaiolas, mangueira de freio, rolamentos, coroa e pinhão. Proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica

ARTIGO 21º – RADIADOR:

Para todas as categorias com exceção da Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior, fica permitido o uso de fita adesiva, cortina ou persiana somente em material plástico e com acionamento de forma exclusivamente manual.

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 11 janeiro de 2023.

Élcio de São Thiago
Presidente

DK-FASP Departamento de Kart