

IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART - RBC

REGULAMENTO TÉCNICO - 2011

(Corrigido e atualizado em 08/02/2011)

ARTIGO 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados, pela CBA ou CIK/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 conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, 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 e Cadete)

- 1) – Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologado CBA.
- 2) – Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta.
- 3) – A preparação interna dos carburadores é livre. 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.
 - Para todas as categorias da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC**, fica proibido o uso de carburadores de 3 agulhas.
- 4) – Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.
- 5) – Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
- 6) - Juntas – 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 livre a quantidade de juntas utilizadas bem como a espessura das mesmas.
- 7) - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 8) - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 9) – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” modelo RBC, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Os filtros de ar não serão fornecidos pela RBC.
- 10) – Ignição - Homologadas ou autorizadas CIK/FIA. 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 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.

11) – Vela – Não poderá apresentar trabalho. 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. As velas autorizadas serão somente as seguintes: NGK B9ES, b) NGK B9EGV, c) NGK B10EGV, d) BOSCH W07CS.

12) – Coroa – Dependendo do circuito a RBC informará, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.

13) - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens.

14) - Flexível : É obrigatório o uso de FLEXÍVEL, QUALQUER OUTRO SISTEMA SIMILAR É PROIBIDO

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS PARA A IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC:

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM

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 redutora com medida de referência 12,00 mm, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

III – CHASSI – Deverá ser 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 2011, exceto para 1ª. Etapa.

a) Mangas de eixo:

1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).

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

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

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 disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) – Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

h) – Coroa: Poderá ser utilizada coroa até 67 dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 2º - CATEGORIA 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 centrífuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

III – CHASSI – Deverá ser 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 2011, exceto para 1ª. Etapa.

a) Mangas de eixo:

- 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
- 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

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 disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

h) Coroa: poderá ser utilizada coroa até 70 dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 3º - CATEGORIA SUPERCADETE

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 13 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

III – CHASSI – Deverá ser 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 mínima conforme RNK/CBA 2011

a) Mangas de eixo:

- 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
- 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

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 disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

IV – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

V – COROA – Será de até 72

VI – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 4º - CATEGORIA JÚNIOR MENOR

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 13 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

III – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060 mm, com tolerância de + ou – 2mm, e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm. e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

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

V – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

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 o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 5º - CATEGORIA JÚNIOR

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 17 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,20 mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,40 mm.

III – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm, de acordo com o RNK, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060mm + ou – 2mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º. Parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

IV – COROA – Será de até 74 (setenta e quatro) dentes.

V – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

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 o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 6º - CATEGORIA GRADUADOS

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

III - COROA – Até 73 (setenta e três) dentes.

IV - FLANGE - Será permitido o uso de flange na medida de até 28,0 mm fornecida e lacrada pela RBC.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – CHASSI - O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 5º, parágrafo 3º. É permitido o uso de mais uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi.

VII – 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.

VIII - 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 o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 7º - CATEGORIA SPRINTER

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm

III – FLANGE – Será permitido o uso de flange na medida de até 22,0 mm fornecida e lacrada pela RBC

IV – COROA – Será de até 73 (setenta e três) dentes.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão

em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060mm + ou – 2mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

VII – 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.

VIII - 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 o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 8º - CATEGORIAS MÁSTER A e B (Super Máster) e SUPER SÊNIOR.

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes para as categorias Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

III - COROA - de até 74 (setenta e quatro) dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

V – CHASSI – Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. É permitido o uso de mais uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi.

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 o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim	100 kg (noventa e sete quilos)
Cadete	106 kg (cento e três quilos)
Super Cadete	113 kg (cento e dez quilos)
Junior Menor	135 kg (cento e trinta e cinco quilos)
Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
Sprinter	153 kg (cento e cinqüenta e três quilos)
Graduados	155 kg (cento e cinqüenta e cinco quilos)
Máster A, B e Super Sênior	170 kg (cento e setenta 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 exclusão do piloto da tomada de tempo ou prova.

ARTIGO 5º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassi homologado pela CBA ou CBA/CIK. O chassi utilizado para a **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação do mesmo. 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 **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC** é permitido o uso de chassi e carenagem homologados CBA, independente de seu prazo de validade.

Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 1400 mm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as categorias Mirim, Cadete e Super Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200 mm (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:

<u>Diâmetro do eixo (mm)</u>	<u>Espessura mínima da parede (mm)</u>
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

Os pára-choques serão normatizados de conformidade com o RIK/CIK e CBA, sendo opcional a utilização da barra suplementar. É obrigatório o uso do pára-choque traseiro Homologado CBA ou CBA/CIK.

ARTIGO 7º - ASSOALHO

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos não deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS e PNEUMÁTICOS

As rodas dianteiras devem ser montadas sobre os rolamentos.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Graduados, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante do chassi.

As rodas serão livres, desde que de fabricação nacional, devidamente identificadas com a marca do fabricante, com ou sem parafusos, exceto nas categorias Mirim, Cadete e Super Cadete que deverão usar rodas autorizadas para a respectiva categoria.

As rodas e cubos poderão ser intercambiáveis entre marcas de chassi.

Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

É proibida a montagem de roda invertida (inversão dela) no caso de pista molhada ou seca.

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 pela CBA, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

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

Categorias Junior Menor, **Junior**, Sprinter, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior - **É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo HZ (vermelho).**

Categoria Graduados e Júnior – é obrigatório o uso de pneus da marca MG, FZ (amarelo).

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 disco de freio ventilado, com exceção das Categorias Mirim, Cadete e Super Cadete, que seguem regulamentação própria.

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 - LUBRIFICAÇÃO

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente e demais partes do motor.

O uso da esponja fixa do protetor da corrente é permitido para todas as categorias, desde que bem fixada ao mesmo, com a utilização de cinta plástica.

ARTIGO 14º - 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 protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo e fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

ARTIGO 15º - 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.

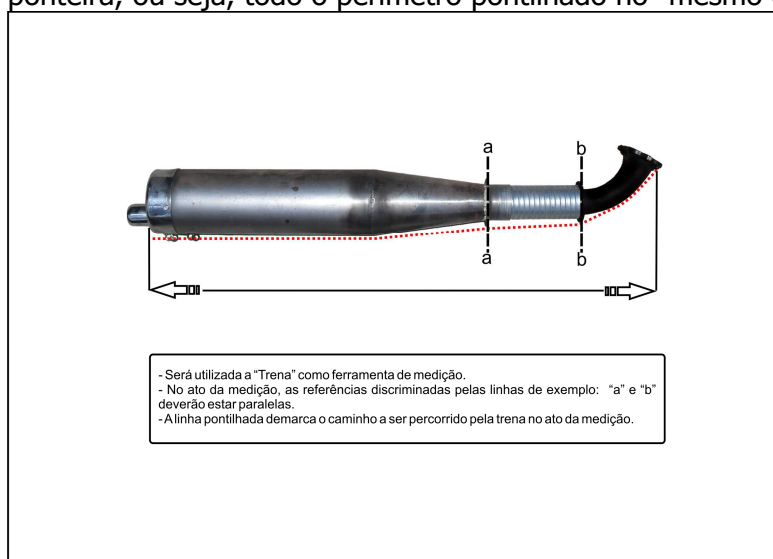
ARTIGO 16º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo 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. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

Para as categorias Super Cadete e Júnior Menor o comprimento total do escapamento será de 850,0mm e para a Categoria Júnior 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 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 da 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.



ARTIGO 17º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes 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. O tanque não poderá estar revestido parcial ou

totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até a vistoria técnica final.

ARTIGO 18º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizada somente gasolina.

Nas categorias Super Cadete, Júnior Menor e Júnior deverá, obrigatoriamente, ser utilizada uma mistura de álcool hidratado com óleo dois tempos (DIMETIL PLUS 600), na proporção de **25:1**, sendo proibido qualquer aditivo.

Para as categorias Sprinter, Graduados, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos (DIMETIL PLUS 700), na proporção de **20:1**.

ARTIGO 19º - CARENAGEM

A carenagem é composta por dois painéis laterais, um painel frontal (gravata), um outro painel frontal (bico) e, ainda o painel traseiro (pára-choque) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomadas de tempo.

A carenagem deverá ser homologada pela CBA.

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 contra peso (lastro).

Parágrafo 4º - Antes do início das tomadas de tempo e provas, serão verificadas as medidas de alinhamento das carenagens laterais, prevista no item I deste artigo. Se, durante a tomada de tempo ou prova, a medida se alterar por qualquer motivo, as mesmas não serão consideradas nas respectivas vistorias técnicas.

Parágrafo 5º - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer painel da carenagem (laterais, frontais ou pára-choques, dianteiro ou traseiro) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada.

ARTIGO 20º - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no pára-choque traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado, de no mínimo 20 cm x 20 cm, na cor da categoria, e a numeração deverá ter no mínimo 15 cm de altura e a largura (traço); 2 cm, na cor da categoria. Deverá, também, ser reservado um espaço de 4 cm x 20 cm, na parte inferior dos quadrados, localizados na frente e na traseira, para uso exclusivo do organizador. A não observância a estas medidas poderá acarretar recusa de inscrição, desclassificação ou multa pecuniária ao piloto infrator.

Mirim:	Quadrado amarelo e numeração verde
Cadete:	Quadrado verde e numeração amarela
Super Cadete:	Quadrado vermelho e numeração amarela
Junior Menor:	Quadrado branco e numeração vermelha
Junior:	Quadrado vermelho e numeração branca
Sprinter:	Quadrado preto e numeração branca <u>e/ou</u>
	Quadrado amarelo e numeração preta
Graduados	Quadrado amarelo e numeração preta
Máster A:	Quadrado amarelo e numeração azul
Máster B:	Quadrado azul e numeração amarela
Super Sênior:	Quadrado vermelho e numeração amarela

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 21º- É permitido o uso das seguintes peças importadas: palheta, bobina, magneto, corrente, velas, gaiolas, mangueira de freio, rolamentos, coroa e pinhão.

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

IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

REGULAMENTO TÉCNICO

ADENDO No. 01

O Art. 9º, parágrafo 3º - Pneus, referente à Categoria Júnior, passa a ter a seguinte redação:

Parágrafo 3º - PNEUS: Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados pela CBA, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

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

Categorias Junior Menor, **Júnior**, Sprinter, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior - **É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo HZ (vermelho).**

Categoria Graduados – é obrigatório o uso de pneus da marca MG, FZ (amarelo).

São Paulo, 31 de janeiro de 2011.

DEPARTAMENTO DE KART DA
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO