

V COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART - RBC

REGULAMENTO TÉCNICO - 2012

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 **V 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, exceto para as Categorias Júnior e Graduados.

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.

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 $\pm 0,02$ mm em ambos os casos.

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

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS PARA A V 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 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 2012.

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 68 (sessenta e oito) dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro será usado somente

na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, 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 2012.

a) Mangas de eixo:

1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar eqüidistantes, 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 71 (setenta e um) dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, 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 2012.

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 73 (setenta e três) dentes.

VI – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, 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 a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ou 90 mm (±1mm) e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90mm (±1mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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

V – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, 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 – Homologado CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm 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 11,0cm³, 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, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados para a Categoria.

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 B8 EG | f) NGK B 9ES | k) DENSO IW31 |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ESU |
| c) NGK B8 ES | h) NGK BR10 EG | m) BOSCH W07CS |
| d) NGK B9 EG | i) DENSO IW24 | n) BOSCH W08CS |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27 | |

III – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com Diâmetro máximo na altura do difusor de 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,00mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 17,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante. Será fornecida pelo organizador, para Tomada de Tempo e provas, através de sorteio;

V ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA Para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

VI 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.

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

VIII ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada De ar falsa, em hipótese nenhuma.

IX RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 74 (setenta e quatro) dentes;

X CHASSI – 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, par. 3º. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75,00mm ou 90,00mm ($\pm 1,00$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XI – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, ao peso específico da categoria.

Parágrafo 6º - CATEGORIA GRADUADOS

I – MOTOR - Homologado CBA ou CBA/CIK, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm 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 11,0cm³, 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, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

II VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- | | | |
|---------------|----------------|-----------------|
| a) NGK B8 EG | f) NGK B 9ES | k) DENSO IW31 |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ESU |
| c) NGK B8 ES | h) NGK BR10 EG | m) BOSCH W07CS |
| d) NGK B9 EG | i) DENSO IW24 | n) BOSCH W08CS |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27 | |

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre, e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV JUNTAS – Serão livres.

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

VI RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 77 (setenta e sete) dentes.

VII CHASSI – O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 5º, par. 3º, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, ao peso específico da categoria.

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 74 (setenta e quatro) dentes.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, ao peso específico da categoria.

VI – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm, 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 75mm ou 90mm + 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 SÊNIOR e SUPER SÊNIOR.

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes para as categorias Sênior 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 75 (setenta e cinco) dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma Etapa, será acrescido, na 1ª prova da Etapa seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro será usado somente na 1ª prova, ele não será usado nem na Tomada de Tempo nem na 2ª prova quando ele será retirado, retornando assim, ao peso específico da categoria.

V – CHASSI – 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. 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 (cem quilos)
Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
Super Cadete	113 kg (cento e treze quilos)
Junior Menor	135 kg (cento e trinta e cinco quilos)
Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
Sprinter	153 kg (cento e cinquenta e três quilos)
Graduados	155 kg (cento e cinquenta 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 **V 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 **V 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

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras. Se utilizar o pára-choque de ferro é obrigatório o uso da barra traseira.

Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá

somente o percurso realizado antes do equipamento soltar-se ou cair. Se o pára-choque cair ou soltar-se durante a última volta, o piloto poderá concluí-la sem que seja feito o reparo. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim.

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, Sênior e Super Sênior. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante do chassis.

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 chassis.

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 Júnior Menor, Sprinter, Sênior 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 e magnetizável, 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 - 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 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 - 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.

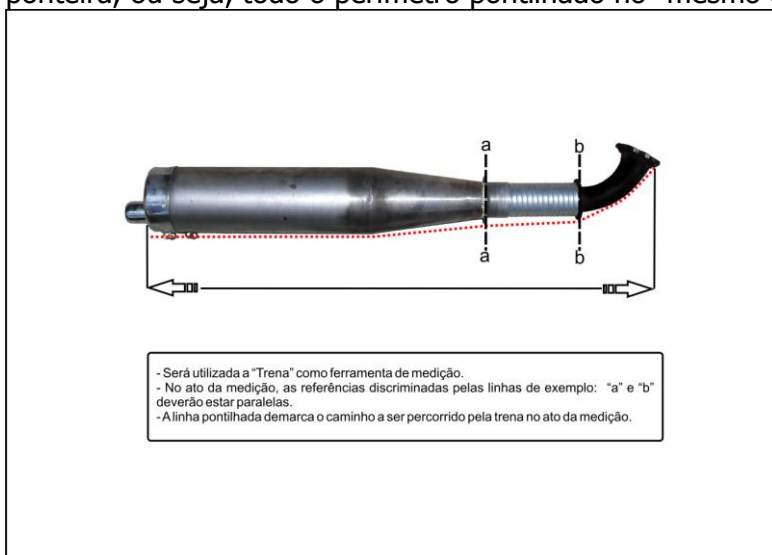
ARTIGO 15º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o 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 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 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 16º - 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.

ARTIGO 18º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizada somente gasolina.

Nas categorias Super Cadete e Júnior Menor deverá, obrigatoriamente, ser utilizada uma mistura de álcool hidratado com óleo dois tempos, na proporção de 20:1, sendo proibido qualquer aditivo.

Para as categorias Júnior, Sprinter, Graduados, Sênior e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 25:1.

ARTIGO 19º - CARENAGEM

Composta por dois painéis laterais, um painel frontal (gravata), um outro painel frontal (bico) é obrigatória para todas Categorias, 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 neste 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 19º - 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 e/ou Quadrado amarelo e numeração preta
Graduados:	Quadrado amarelo e numeração preta
Sênior:	Quadrado amarelo e numeração azul e/ou 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 20º- 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**