



3º TROFÉU AYRTON SENNA DE KART

REGULAMENTO TÉCNICO – 2024

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.

Parágrafo 3º - Todo kart deverá chegar ao parque fechado de abastecimento para as Tomadas de Tempo e Provas com o tanque completamente vazio e com todos os pneus murchos.

ARTIGO 2º - MOTORES

Categorias / Fornecedores:

Sprinter, Sênior e Super Sênior 2 T - RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

Mini 2 T - MOTORBIZ MARKETING ESPORTIVO.

Mirim / Cadete / F4 - Regulamento técnico do Circuito Paulista de kart 2024.

Kz / Kz Sênior – Motor próprio

OK JR. / OK – Regulamento CBA

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A CATEGORIA MINI 2T

Parágrafo 1º MOTOR - KTT Autorizado CBA, modelo K21, monocilíndrico, 125cc, refrigerado a ar, partida por sistema de acionamento de corda, sorteado pela MotorBiz Marketing Esportivo LTDA. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da



vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda, a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 14 cc, medidos com inserto padrão CIK-FIA (volume total na medição de 16cc). Será permitido o ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação. Para vistoria será tomada como base a Ficha de Homologação do motor. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm. A CBA reserva-se o direito de realizar vistoria a qualquer momento do motor de qualquer competidor, mesmo sendo os motores sorteados entre eles:

Parágrafo 2º VELA - Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B10EG;
- b) NGK B10EGV;
- c) NGK BR10EIX Iridium

Parágrafo 3º CARBURADOR - Será permitido o uso de somente um carburador KTT homologado CBA, fornecido juntamente com o motor OU carburador próprio, de marca e modelo idêntico ao fornecido pelo organizador da categoria (marca KTT, modelo G2 homologado CBA), no qual não será permitida qualquer modificação estrutural (venture, furações, eixo, borboleta, agulhas de mistura, dutos de transição, ou qualquer outra), sendo permitida apenas a troca de reparos e regulagem de pressão.

Parágrafo 4º FLANGE- Marca KTT, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm, conforme ficha de autorização do motor.

Parágrafo 5º COLETOR DE ESCAPAMENTO - Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de autorização, fornecida junto com o motor.

Parágrafo 6º ESCAPAMENTO - Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Ponteira de escape com, no máximo, 13mm de diâmetro médio interno.

Parágrafo 7º 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. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 8º PIRÂMIDE - Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

Parágrafo 9º RELAÇÃO - Pinhão de 10 dentes, original do motor autorizado CBA, conforme ficha. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219

Parágrafo 10º FILTRO- Deverá ser homologado CBA, marca RBC, com as bocas apontadas para a traseira do kart.

Parágrafo 11º IGNIÇÃO - Analógica, sem variação, fornecida com o motor.

Parágrafo 12º IDENTIFICAÇÃO - Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e os caracteres M2T.

Parágrafo 13º CHASSIS - Homologado CBA Grupo 3.



- a) **Eixo traseiro:** Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
- b) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- c) **Cubo de roda traseiros:** Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- d) **Mancal do rolamento do eixo traseiro:** Com a marca do fabricante do chassi.
- e) **Rolamento do eixo traseiro:** Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
- f) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de cordalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).

Parágrafo 14º SOBRE OS MOTORES:

- a) Trocas de motores, carburadores ou escapamentos serão permitidas em caso de constatação de problemas mecânicos no equipamento, após avaliação feita pela equipe técnica da empresa locadora deles. Nesta situação, não haverá penalização ao piloto.
- b) Trocas de equipamentos sem que se tenha constatação de problemas mecânicos não serão autorizadas.
- c) A equipe técnica da empresa locadora dos motores é a única autorizada a fazer qualquer intervenção de manutenção nos equipamentos, entendendo-se como "equipamentos" todos os componentes fornecidos na locação, ou seja, o motor, o carburador, o escapamento e os componentes elétricos. Qualquer intervenção por pessoa não autorizada acarretará a desclassificação do piloto da etapa.
- d) Fazem parte do kit fornecido pela empresa locadora de motores os seguintes itens: motor, mesa do motor, pirâmide com palhetas, flange do carburador 22mm, carburador, escapamento. Quaisquer itens fornecidos e não devolvidos ou devolvidos com danos, serão cobrados dos pilotos.
- e) Não fazem parte do kit fornecido pela empresa locadora de motores os seguintes itens: filtro de ar, junta de vedação do carburador x flange, corrente e coroa de transmissão, cabo do acelerador, molas de fixação do escapamento ao suporte ou quaisquer outros suportes e acessórios.
- f) Sorteio único, eletrônico, no primeiro dia. Mesmo equipamento é mantido ao longo da competição, exceto em caso de problemas técnicos.



ARTIGO 4º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA Piloto Novato de Kart – PNK – SPRINTER

Parágrafo 1 – MOTOR

Parágrafo 1º MOTOR – Homologado CBA, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 12cc, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA. – Conforme RNK-2024.

Parágrafo 2º 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

Parágrafo 3º CARBURADOR- Conforme RNK 2024, homologado CBA 2021/2024, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

Parágrafo 4º FLANGE – Será permitido o uso de flange na medida de até 28,0 mm fornecida e lacrada pela RBC.

Parágrafo 5º COROA – Será de até 74 (setenta e quatro) dentes.

Parágrafo 6º 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.

Parágrafo 7º 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.

Parágrafo 8º 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.

ARTIGO 6º - CATEGORIAS SÊNIOR e SUPER SÊNIOR

Parágrafo 1º 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. O motor será o Iame X30, acompanhado de escapamento, mesa, coletor de escapamento,



coletor de admissão, chicote completo, bateria e embreagem. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

Parágrafo 2º 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

Parágrafo 3º CARBURADOR – Conforme RNK 2024, homologado CBA 2021/2024, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

Parágrafo 4º COROA - Para motores X30 pinhão de 10 dentes e coroa até 75.

Parágrafo 5º 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.

Parágrafo 6º 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.

Parágrafo 7º 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.

ARTIGO 7º REGULAMENTOTÉCNICO CATEGORIAKZ E KZSÊNIOR

I Motor – Não deve ser possível separar o motor da caixa de câmbio. O bloco do motor deve ser composto de 2 partes apenas (separadas vertical ou horizontalmente). Somente insertos para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados, buchas) são autorizados. Serão permitidos motores monocilíndricos com admissão por válvula de palhetas apenas, de qualquer marca ou modelo, homologados FIA-Karting, conforme sua Ficha de Homologação, independentemente de suas validades. Capacidade cúbica máxima de 125cc. Alojamento da Válvula de Palhetas conforme a Ficha de Homologação, flange livre. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 9cc, medidos com inserto padrão FIA-Karting (volume total na medição de 11cc). As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

Parágrafo 1º: Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

- a) Interior do motor:
curso;



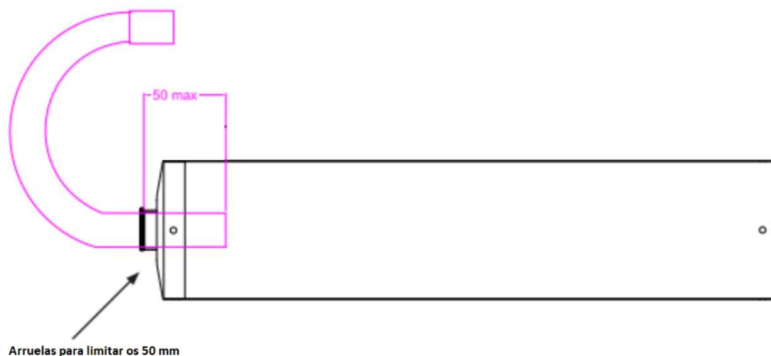
diâmetro (além dos limites máximos);
linha de centro da biela;
número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
número de dutos e janelas de exaustão;
outras restrições conforme regulamentos específicos.

b) Exterior do motor:
número de carburadores e diâmetro;
aparência externa do motor montado;

Parágrafo 2º: A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

II Freio – Deverá ser homologado CBA, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

III Escapamento – Original homologado com o motor, sem retrabalho, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão FIA-Karting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.



IV Carburador – DELLORTO VSH 30,0mm, de guilhotina, original, sem retrabalho. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Dellorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

V Câmbio – Todas as engrenagens/relações deverão ser originais, conforme Ficha de Homologação.

Obrigatório a mudança manual através de alavanca, sem sistema de corte de ignição.

VI Flange – Será livre.

VII Vela – poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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.



VIII Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.
IX Filtro de ar – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

X Ignição – Analógica - Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

XI Radiador - Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.

XII Relação de coroa e pinhão – Será livre.

XIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, dotado de freios traseiros e dianteiros, também homologados. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Será liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.

- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII. Um inserto tubular metálico de reforço na região da coroa é permitido.
- b) Cubos de rodas: Serão livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
 - Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;
 - Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm

ARTIGO 8º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA OK JÚNIOR

Motor – TM S2-Junior, homologado FIAKarting 041/EJ/16, monocilíndrico, 2 tempos, 125cc, refrigeração líquida (circuito único para bloco, cilindro e cabeçote), partida por impulso e válvula de alívio no cabeçote, admissão por válvula de palhetas (Reed-Valve), sorteado por fornecedor determinado pela CBA. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar quaisquer medições que os Comissários Técnicos decidirem necessárias, e vitorias que exijam a desmontagem do motor serão procedidas pelo fornecedor, com o acompanhamento dos Comissários, na Sala de Vitorias do Parque Fechado das competições. Os motores deverão seguir todas as medidas constantes na Ficha de Homologação. O diagrama de escape deve ser de no máximo 170° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura será usada para estabelecer o início e fim da medição. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 12,0 cc, medidos com inserto padrão CIK-FIA. (volume total na medição de 14,0 cc). Os lacres colocados pelo fornecedor (Flange/Cilindro/Cabeçote/Parte Elétrica/Coletor Escapamento) poderão ser conferidos a qualquer momento e a quebra de qualquer um deles deverá ser comunicada imediatamente a um Comissário Técnico, que acionará o fornecedor para a troca, ficando a peça lacrada sujeita a verificação e, havendo alteração, poderá causar a desclassificação do concorrente da



atividade. A CBA reserva-se o direito de realizar vistoria a qualquer momento do motor de qualquer competidor, mesmo sendo os motores sorteados entre eles;

Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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. 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 B9EG
- b) NGK B10EG
- c) NGK BREGV
- d) NGK B10EGV
- e) NGK BR9EIX IRIDIUM
- f) NGK BR10EIX IRIDIUM

III. Carburador – KTT homologação CBA 008/CB/2021-24, sorteado com o motor, com números coincidentes. Deverá seguir as medidas constantes de sua Ficha de Homologação.

IV. Flange – conforme Ficha de Homologação do motor

Coletor de Escapamento: conforme Ficha de Homologação do motor.

VI. Escapamento – Marca ELTO, homologado FIA, código TD18 JR, seguindo especificação divulgada. Nenhum tipo de retrabalho ou adulteração em relação ao seu desenho original será permitida, por qualquer motivo. Conjunto fornecido: coletor de escape, silenciador, suporte do silenciador e molas do suporte do silenciador.

VII. Pirâmide – conforme Ficha de Homologação do motor.

VIII. Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor homologado. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219.

IX. Ignição – Será opcional, digital com corte ou analógica sem variação.

X. Filtro (Intake silencer) – Marca Righetti Ridolfi, modelo Active 23, homologação FIA 005-SI-33, completo, conforme Ficha de Homologação. Somente as cornetas de admissão de diâmetro 23mm serão autorizadas.

XI. Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA. a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso

XVII. b) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria. c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

XII. Pneus – Homologados FIAKarting/CBA marca MG SH2 OPTION. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

XIII. Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 145 Kg.

XIV. Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e as letras OKJ.



XV. RELAÇÃO COROA/PINHÃO:

Birigui e Paladino: pinhão 12, coroas 74 ou 75

ARTIGO 9º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA OK - OK

Motor – TM S2-Senior, homologado FIAKarting 041/ES/56, monocilíndrico, 2 tempos, 125cc, refrigeração líquida (circuito único para bloco, cilindro e cabeçote), partida por impulso e válvula de alívio no cabeçote, admissão por válvula de palhetas (Reed-Valve), dotado de válvula de controle de gases escape (powervalue), sorteado por fornecedor determinado pela CBA. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar quaisquer medições que os Comissários Técnicos decidirem necessárias, e vistorias que exijam a desmontagem do motor serão procedidas pelo fornecedor, com o acompanhamento dos Comissários, na Sala de Vistorias do Parque Fechado das competições. Os motores deverão seguir todas as medidas constantes na Ficha de Homologação. O diagrama de escape deve ser de no máximo 194° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura será usada para estabelecer o início e fim da medição. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 9,0 cc, medidos com inserto padrão CIK-FIA. (volume total na medição de 11,0 cc). Os lacres colocados pelo fornecedor (Flange/Cilindro/Cabeçote/Parte Elétrica/Coletor Escapamento) poderão ser conferidos a qualquer momento e a quebra de qualquer um deles deverá ser comunicada imediatamente a um Comissário Técnico, que acionará o fornecedor para a troca, ficando a peça lacrada sujeita a verificação e, havendo alteração, poderá causar a desclassificação do concorrente da atividade. A CBA reserva-se o direito de realizar vistoria a qualquer momento do motor de qualquer competidor, mesmo sendo os motores sorteados entre eles;

Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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.. 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 B9EG
- b) NGK B10EG
- c) NGK B9EGV
- d) NGK B10EGV
- e) NGK BR9EIX IRIDIUM
- f) NGK BR10EIX IRIDIUM

Carburador – KTT homologação CBA 008/CB/2021-24, sorteado com o motor,, com números coincidentes. Deverá seguir as medidas constantes de sua Ficha de Homologação

Flange – conforme Ficha de Homologação do motor.

Coletor de Escapamento: conforme Ficha de Homologação do motor.

Escapamento – Marca ELTO, homologado FIA, código TD18 SR, seguindo especificação divulgada. Nenhum tipo de retrabalho ou adulteração em relação ao seu desenho original será permitida, por qualquer motivo. Conjunto fornecido: coletor de escape, silenciador, suporte do silenciador e molas do suporte do silenciado

Pirâmide – conforme Ficha de Homologação do motor

Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor homologado. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219.



IX. Ignição – Será opcional, digital com corte ou analógica sem variação.

X. Filtro (Intake silencer) – Marca Righetti Ridolfi, modelo Active 23, homologação FIA 005-SI-33, completo, conforme Ficha de Homologação. Somente as cornetas de admissão de diâmetro 23mm serão autorizadas.

XI. Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.

a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.

b) Cubos de roda: livres.

c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

XII. Pneus – Homologados FIAKarting/CBA marca MG SM2 PRIME. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

XIII. Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.

XIV. Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OK.

XV. RELAÇÃO COROA/PINHÃO:

Biriguí e Paladino: pinhão 12, coroas 79 ou 80

ARTIGO 10º - PESO DO CONJUNTO

Parágrafo 1 - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto, obedecerá ao que segue:

CATEGORIA	PESO
MINI 2T	110 KG
SPRINTER	158 KG
SÊNIOR	177 KG
SUPER SÊNIOR	177 KG
OK JÚNIOR	145 KG
OK GRADUADOS	155 KG
KZ	180 KG
KZ SÊNIOR	190 KG

Parágrafo 2 - 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 3 - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso com porca travante ou porca e contraporca.. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.



ARTIGO 11º - CHASSIS E PARTES ANEXAS

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada Categoria. O chassi utilizado para a **TROFÉU AYRTON SENNA** 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 o **TROFÉU AYRTON SENNA** é permitido o uso de carenagem homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade.

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 Mini 2T 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:

<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 12º - 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 **15 (quinze)** segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 13º - ASSOALHO

Parágrafo Único - Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou composite, do assento do piloto até a parte frontal do kart. 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

ARTIGO 14º - SUSPENSÃO

Paragrafo Único - Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 15º - 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, FIA Karting/CBA e registradas CBA devidamente identificadas 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.

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, Mini 2 T- É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG tipo Cadete SC 2.

Categorias Sprinter, Sêniores - é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH 2 OPTION.

Categoria KZ / Kz Sênior - é obrigatório o uso de 2 jogos de pneus, nacional, da marca MG, tipo SM 2 PRIME.

OK Junior / OK – OK Júnior um jogo de pneu da marca MG, tipo SH 2 OPTION. Ok um jogo de pneu da marca MG, tipo SM 2 PRIME.

Parágrafo 4º - Os pneus de chuva serão da marca MG, sendo os seguintes modelos: Categorias Mirim e Cadete modelo SCW2 ; demais categorias SW e SW 2

ARTIGO 16º - FREIOS

Parágrafo Único - 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.

ARTIGO 17º - DIREÇÃO

Parágrafo Único - 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 18º - TRANSMISSÃO

Parágrafo Único - A transmissão deve atuar apenas nas rodas traseiras.

ARTIGO 19º - PROTETOR DA CORRENTE

Parágrafo 1 - 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.

Parágrafo 2 - 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.

Parágrafo 3 - 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 20º - PEDAIS

Parágrafo 1 - Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem



nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi.

Parágrafo 2 - O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

ARTIGO 21º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO – ESCAPAMENTO

Parágrafo 1º - 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.

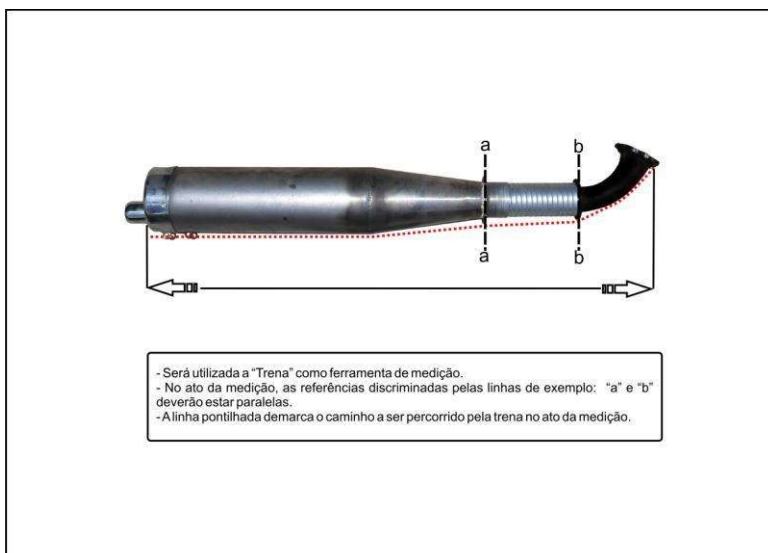
É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2021. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

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 2º - Para a categoria 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, fica determinado o uso de escapamento Spinery, com tampa do escapamento, apenas com diâmetro de 21mm no tubo de saída.

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



Parágrafo 3º - Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA

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 15 (quinze) segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 22º - 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 23º - COMBUSTÍVEL

Para as categorias Sprinter, Sênior e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 25:1 a 30:1

ARTIGO 24º - 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 15 (quinze) segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 25º – BICO RETRÁTIL

Parágrafo 1 – É OBRIGATÓRIO o uso do bico retrátil em TODAS AS CATEGORIAS.

Parágrafo 2 - A avaliação da correta fixação do bico retrátil será feita por um Juiz de Fato nomeado pela organização, somente nas corridas. Tal avaliação será feita imediatamente ao após a entrada do piloto no parque fechado de retorno.

Parágrafo 3 - É VEDADO ao piloto ou qualquer outra pessoa, sob qualquer hipótese, proceder à tentativa de recolocação do bico retrátil na posição original, mesmo que ainda em pista, sob pena de desclassificação sumária e irrecorrível.

Parágrafo 4 - O Juiz de Fato pode usar como recursos para suas decisões relatos de outras autoridades e pista, como o Diretor de Provas, Comissários, Fiscais ou mesmo imagens que demonstrem quaisquer ações irregulares do piloto na tentativa de recolocação do bico retrátil na posição original.

Parágrafo 5 - O piloto cujo bico retrátil não esteja corretamente fixado no momento da

vistoria será penalizado de acordo com os seguintes critérios:

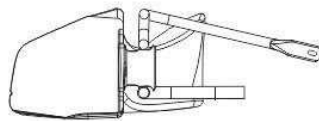
a) Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após qualquer prova, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo final de prova.

Parágrafo 6 - A avaliação do correto posicionamento do bico retrátil será feita com base nas

Desenho Técnico nº 2d

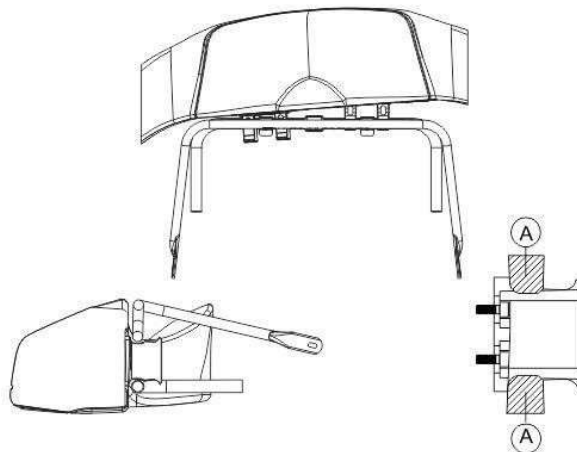
Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A).



figuras abaixo:

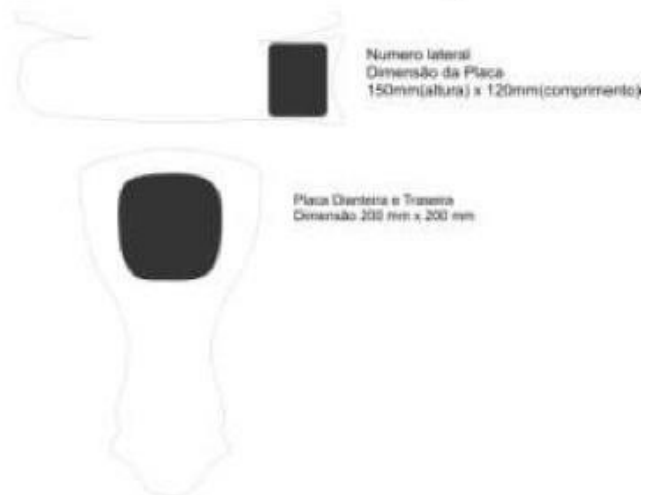
ARTIGO 26º - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

Paragrafo 1 - A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma pla de identificação, que deverá ser fixada no pára-choque traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na corda categoria, obedecendo ao desenho abaixo.

Mirim / 2T



Demais categorias



Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm como segue abaixo:

- a) N para Novato;
- b) S para Sênior
- c) SS para Super Sênior;
- d) SKG para Shifter-Kart Graduado;
- e) SKS para Shifter-Kart Sênior;
- f) OKJ para OK Júnior FIA;
- g) OK para OK FIA;
- h) M2T para Min i2T

ARTIGO 27º - PECAS IMPORTADAS

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

ARTIGO 28º-RADIADOR

Parágrafo Único - Para todas as categorias, 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, 25 de Março de 2024.

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

João Gava
Speed Motor Clube