



NOVO CIRCUITO PAULISTA DE KART – TORNEIO DE INVERNO

REGULAMENTO TÉCNICO – 2022

ARTIGO 1º - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS

Parágrafo 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados, pela CBA e CIK/FIA, respeitando as definições específicas para cada categoria apresentados neste regulamento.

Parágrafo 2º - 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 3º - É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

ARTIGO 2º- ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A CATEGORIA MIRIM 2T

Parágrafo 1º - O **MOTOR** será conforme regulamento particular da prova.

Parágrafo 2º - Os **CHASSIS** deverão ser homologados CBA para a categoria Cadete, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2022.

Parágrafo 3º - As **MANGAS DE EIXO** poderão ser utilizadas do kart 125cc de 17mm homologadas CBA e da mesma marca do fabricante do chassi, sendo permitida a regulagem da bitola dianteira através do uso de espaçadores.

Parágrafo 4º - As **RODAS** deverão ser homologadas CBA para a categoria Cadete, conforme RNK2022.

Parágrafo 5º - Os **CUBOS DE RODA** deverão ser, obrigatoriamente, de alumínio.

Parágrafo 6º - O **MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO** deverá ser homologado CBA para a categoria.

Parágrafo 7º - O **ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO** deverá ser esférico modelo UC – 207 Ø35 x 72mm.

Parágrafo 8º - Será obrigatório o uso de **FREIO** hidráulico com disco de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4 mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

Parágrafo 9º - A **COROA** única de 68 dentes.



Parágrafo 10º - O ESCAPAMENTO será o original fornecido junto com o motor.

Parágrafo 11º - LOCAÇÃO DE MOTORES

11.1) Os motores da categoria MINI 2T serão obrigatoriamente locados da empresa MOTORBIZ Marketing Esportivo

11.2) A empresa locadora garante a participação dos 15 primeiros participantes inscritos.

11.3) Todos os motores serão recolhidos ao final dos treinos oficiais e ressorteados no dia seguinte, para uso na tomada de tempos (ou warmup, se isto acontecer), sempre no horário determinado no Regulamento Particular de Prova - RPP.

11.4) A corrida 1 será realizada com a mesma distribuição de motores da tomada de tempos, e após esta corrida os motores serão invertidos entre os 5 primeiros e 5 últimos colocados, sendo que o primeiro colocado na corrida 1 utilizará, na corrida 2, o motor do último colocado na corrida 1, o segundo colocado na corrida 1 utilizará o motor do penúltimo colocado, e assim por diante, até o quinto colocado.

11.5) 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.

11.6) Trocas de equipamentos sem que se tenha constatação de problemas mecânicos não serão autorizadas.

11.7) 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.

11.8) Fazem parte do kit fornecido pela empresa locadora de motores os seguintes itens: motor, mesa do motor, garras com parafusos, pirâmide com palhetas, flange do carburador 22mm, carburador, escapamento e molas do escapamento. Quaisquer itens fornecidos e não devolvidos ou devolvidos com danos, serão cobrados dos pilotos.

11.9) 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.

Art. 3º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA Júnior Menor de Kart – PJMK:

Parágrafo 1º - MOTOR

Motor – Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, IAME MY13, ITALSYSTEM e MAXTER) refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 17 cm³, medidos



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

com inserto padrão CIK-FIA. 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.

RNK, Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.



Parágrafo 2º - VELA

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:

- NGK B9EGV
- NGK B10EGV
- NGK BR10EG
- NGK B105 EGV
- NGK BR9EIX IRIDIUM
- NGK BR10EIX IRIDIUM
- DENSO IW27
- DENSO IW31
- BOSCH W07 CS
- BOSCH W08 CS

Parágrafo 3º - CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4º - FLANGE

Sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 5º - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 6º - ESCAPAMENTO

Deverá ser homologado CBA. O bocal de saída deverá ter 21mm, medido no anel.

Para as categorias PJMK e PJK a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena, conforme desenho abaixo: No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.



Parágrafo 7º - ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

Parágrafo 8º - 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 2 mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 9º - PIRÂMIDES

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

Parágrafo 10º - ENTRADA DE AR

No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

Parágrafo 11º - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor Homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 12º - CHASSIS

Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA e FIAKarting registrados na CBA.

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

RNK artigo 39, inciso XVI.

“Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”



b) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.

Parágrafo 13° - FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

Parágrafo 14° - PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 135 Kg.

Parágrafo 15° - IGNIÇÃO

Digital com corte, ou analógica, sem variação.

Parágrafo 16° - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e as letras JM.

Art. 4° REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA Júnior de Kart – PJK

Parágrafo 1 – MOTOR

Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, IAME MY 13, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 de 14,0mm 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 17 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. 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.

RNK, Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.





Parágrafo 2 – 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 B9EGV
- b) NGK B10EGV
- c) NGK BR10EG
- d) NGK B105 EGV
- e) NGK BR9EIX IRIDIUM
- f) NGK BR10EIX IRIDIUM
- g) DENSO IW27
- h) DENSO IW31
- i) BOSCH W07 CS
- j) BOSCH W08 CS

Parágrafo 3 – CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4 – FLANGE

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 5 – COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Escapamento homologado CBA

Parágrafo 6 – ESCAPAMENTO

Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm, medidos no anel.

Para as categorias PJMK e PJK a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena, conforme desenho abaixo: No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.



Parágrafo 7 – ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.



Parágrafo 8 – JUNTAS

As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.

Parágrafo 9 – PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho.

Parágrafo 10 – RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 11 – CHASSIS

Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA e FIAKarting registrados na CBA.

11.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

RNK artigo 39, inciso XVI.

“Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”

O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, não podendo apresentar emendas ou costura. A marca do fabricante de um chassi homologado CBA, CIK/CBA, homologado CIK e registrado na CBA, de acordo com a categoria do piloto, deverá estar sempre visível. A responsabilidade pela manutenção da marca será exclusiva do piloto. Na hipótese dessa marca não estar visível, ou legível, o piloto será sumariamente desclassificado da atividade. O eixo deverá ainda ter as dimensões MÍNIMAS da tabela CIK-FIA:

DIÂMETRO (mm)	ESPESSURA DA PAREDE (mm)
35	3,8
40	2,9
50	1,9

11.2) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.

Parágrafo 12 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.

Parágrafo 13 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra J.

Parágrafo 14 – IGNIÇÃO

Digital com corte ou analógica sem variação.



Parágrafo 15 – FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

Art. 5º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA Piloto Novato de Kart – PNK – SPRINTER

Parágrafo 1 – MOTOR

Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 14,0mm 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 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. 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.

RNK, Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.



Parágrafo 2 – 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:

- NGK B9 EGV;
- NGK B10 EGV;
- NGK BR10EG;
- DENSO IW27;
- DENSO IW31;
- BOSCH W07 CS;
- BOSCH W08 CS;
- NGK B105 EGV;
- NGK BR9EIX IRIDIUM;



j) NGK BR10EIX IRIDIUM.

Parágrafo 3 – CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4 – FLANGE

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 5 – COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Escapamento homologado CBA.

Parágrafo 6 – ESCAPAMENTO

Escapamento homologado CBA.

Parágrafo 7 – ABAFADOR

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 8 – JUNTAS

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 9 – PIRÂMIDE

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 10 – RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 11 – CHASSIS

Homologado CBA ou FIAKarting/CBA (homologado nas duas). Proibido o chassi FIAKarting autorizado CBA (importado), bem como seus componentes.

11.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0mm, com 1060,0mm de comprimento no máximo, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

RNK artigo 39, inciso XVI.

“Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”

11.2) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de $(90,0 \pm 1,0)$ mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

Parágrafo 12 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.



Parágrafo 13 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra SP,

Parágrafo 14 – IGNIÇÃO

Digital com corte, ou analógica sem variação;

Parágrafo 15 – FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

Art. 6º REGULAMENTO TÉCNICO PILOTO SÊNIOR DE KART – PSK B / PSK A

Parágrafo 1 – MOTOR

Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, IAME MY13, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 14,0mm 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 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. 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 2,2 mm.

RNK Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.



Parágrafo 2 – 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:

- NGK B9 EGV;
- NGK B10 EGV;
- NGK BR10EG;



- d) DENSO IW27;
- e) DENSO IW31;
- f) BOSCH W07 CS;
- g) BOSCH W08 CS;
- h) NGK B105 EGV;
- i) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- j) NGK BR10EIX IRIDIUM.

Parágrafo 3 – CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4 – FLANGE

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor

Parágrafo 5 – COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 6 – ESCAPAMENTO

Escapamento homologado CBA.

Parágrafo 7 – ABAFADOR

Escapamento homologado CBA.

Parágrafo 8 – JUNTAS

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 9 – PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

Parágrafo 10 – CHASSIS

– Homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA.

10.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0 mm e comprimento de 1060,0 mm no máximo, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

RNK artigo 39, inciso XVI.

“Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”

10.2) Cubo de roda – será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.

Parágrafo 11 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170kg.



Parágrafo 12 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras S.

Parágrafo 13 – RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 14 – IGNIÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 15 – FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

Art. 7º REGULAMENTO TÉCNICO PILOTO SUPER SÊNIOR – SS

Parágrafo 1 – MOTOR

Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 14,0mm 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 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. 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.

RNK, Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.





Parágrafo 2 – 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 B9 EGV;
- b) NGK B10 EGV;
- c) NGK BR10EG;
- d) DENSO IW27;
- e) DENSO IW31;
- f) BOSCH W07 CS;
- g) BOSCH W08 CS;
- h) NGK B105 EGV;
- i) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- j) NGK BR10EIX IRIDIUM.

Parágrafo 3 – CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4 – FLANGE

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 5 – COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 6 – ESCAPAMENTO

Homologado CBA para a categoria. O bocal deverá ter 21,0 ou 25,0mm – medidos no anel

Parágrafo 7 – ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

Parágrafo 8 – JUNTAS

Livres, com espessura máxima de 2,0mm.

Parágrafo 9 – PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

Parágrafo 10 – CHASSIS

Homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.

10.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0mm e comprimento de 1060,0mm no máximo, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

10.2) Cubo de roda – será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.

RNK, Artigo 39, inciso XVI.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

“ Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”

Parágrafo 11 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.

Parágrafo 12 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras SS

Parágrafo 13 – RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova

Parágrafo 14 – IGNIÇÃO

Será opcional digital com corte ou analógica sem variação.

Parágrafo 15 – FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

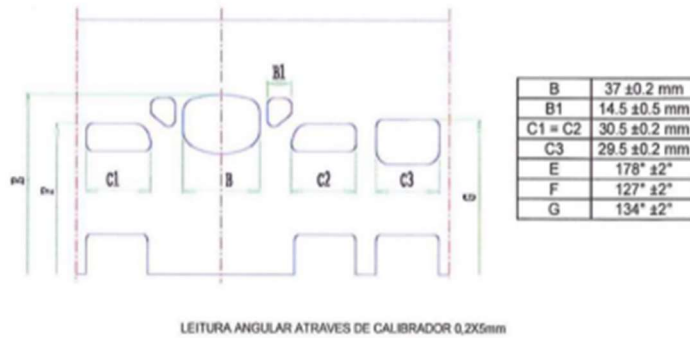
Art. 7º REGULAMENTO TÉCNICO PILOTO GRADUADO DE KART – PGK

Parágrafo 1 – MOTOR

Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 do RNK 2022, sendo 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 14,0mm 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 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. 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.

RNK, Artigo 35, alínea II

Ajuste de Diagrama: será permitido o retrabalho da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores homologados CBA até o limite indicado nas respectivas fichas de homologação para a altura das janelas de admissão e escape (medidas E, F e G), sendo proibido alterar as larguras das mesmas (medidas B, B1, C1, C2 e C3), conforme exemplo genérico abaixo. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio.



Parágrafo 2 – 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:

- NGK B9 EGV;
- NGK B10 EGV;
- NGK BR10EG;
- DENSO IW27;
- DENSO IW31;
- BOSCH W07 CS;
- BOSCH W08 CS;
- NGK B105 EGV;
- NGK BR9EIX IRIDIUM;
- NGK BR10EIX IRIDIUM

Parágrafo 3 – CARBURADOR

Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

Parágrafo 4 – FLANGE

Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 5 – COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

Parágrafo 6 – ESCAPAMENTO

Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21,0 ou 25,0mm, medidos no anel.

Parágrafo 7 – ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA

Parágrafo 8 – JUNTAS

Livres, com espessura máxima de 2,0mm.

Parágrafo 9 – PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.



Parágrafo 10 – CHASSIS

Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.

10.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0mm, com comprimento de 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

10.2) Cubos de roda: livres.

RNK, Artigo 39, inciso XVI.

“ Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em cada categoria”

Parágrafo 11 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.

Parágrafo 12 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e a letra G

Parágrafo 13 – RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo 14 – IGNIÇÃO

Será opcional, digital com corte ou analógica sem variação.

Parágrafo 15 – FILTRO (Intake silencer)

Deverá ser homologado CBA.

Art.8º REGULAMENTOTÉCNICO CATEGORIAKZ E KZSÊNIOR

Parágrafo 1 - 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 CIK-FIA, 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 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

Parágrafo primeiro: 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 segundo: 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.

Parágrafo 2 – FREIO

Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK ou CIK registrado na CBA, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

Parágrafo 3 – ESCAPAMENTO

Marca livre, com homologação CIK, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.



Parágrafo 4 – CARBURADOR

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

Parágrafo 5 – 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

Parágrafo 6 - FLANGE

Será livre.



Parágrafo 7 – 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 cabeç



ote.

Parágrafo 8 - PIRÂMIDE – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.

Parágrafo 9 – FILTRO DE AR

Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

Parágrafo 10 - 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.

Parágrafo 11 - 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.

Parágrafo 12 – RELAÇÃO DE COROA E PINHÃO

Será livre.

Parágrafo 13 - CHASSIS

Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting registrados na CBA ou FIAKarting, 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.

13.1) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0mm e comprimento de 1060,0mm no máximo, em conformidade com o artigo 39, inciso XVI do RNK 2022.

13.2) Cubos de rodas: Serão livres.

RNK, Artigo 39, inciso XVI.

“ Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados permitidos em



cada categoria”

Parágrafo 14 – PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 180 Kg na KZ e 185 kgs na KZ Sênior.

Parágrafo 15 – IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras KZG ou KZS.

ARTIGO 9º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim 2T	110 kg (cento e dez quilos)
Junior Menor	135 kg (cento e trinta e cinco quilos)
Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
Graduados	158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)
Sênior / SS	170 kg (cento e setenta quilos)
KZ	180 kg (cento e oitenta e quilos)
KZ Sênior	185 kg (cento e oitenta e cinco quilos)
SPRINTER	158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)

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 10º - CHASSIS E PARTES ANEXAS

Parágrafo 1 - Os chassis deverão 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.

Parágrafo 2 - É permitido o uso de carenagem homologados CBA e ou CIK/FIA, independente de seu prazo de validade.

Parágrafo 3 - 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 a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200 mm (cento e vinte centímetros).

Parágrafo 4 - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

Parágrafo 5 - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis, sendo obrigatório apresentar a marca de um dos fabricantes de chassi homologados:



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
40	2,9
50	1,9

ARTIGO 11º - PÁRA-CHOQUES

Parágrafo 1 - Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CIK/FIA ou CBA.

Parágrafo 2 - Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte do pára-choque, estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 12º - ASSOALHO

Paragrafo Único - Conforme RNK 2022 para todas as categorias, exceto KZ, KZ Sênior, para as quais é válido regulamento CIK-FIA.

ARTIGO 13º - SUSPENSÃO

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

ARTIGO 14º - RODAS e PNEUMÁTICOS

Parágrafo 1 - Será permitida a utilização de somente uma bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi. Nas categorias Mirim 2T e Jr Menor, não poderá ser utilizado esse artifício.

Parágrafo 2 - As rodas, com ou sem parafusos, deverão ser devidamente identificadas com a marca do fabricante de um chassi homologado.

Parágrafo 3 - 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 4 - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

Parágrafo 5 - 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 6º - As marcas e modelos de pneus devem seguir a definição abaixo:

- a) Marca MG SC Mini – categoria Mirim 2T
- b) Marca MG SH option – categorias J. Menor, Júnior, Sprinter e Sênior (todas)
- c) Marca MG SM prime – categoria Graduados e KZ (todas)



ARTIGO 15º - FREIOS

Paragrafo 1 - Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras.

Paragrafo 2 - O sistema de freios deverá ser hidráulico, respeitando determinações específicas de cada categoria, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.

Paragrafo 3 - Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado e magnetizável, respeitando determinações específicas de cada categoria, se houverem.

ARTIGO 16º - DIREÇÃO

Paragrafo 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 17º - TRANSMISSÃO

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

ARTIGO 18º - PROTETOR DA CORRENTE

Paragrafo 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.

Paragrafo 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.

Paragrafo 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 19º - PEDAIS

Paragrafo 1 - Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi.

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

ARTIGO 20º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO – ESCAPAMENTO

Paragrafo 1 - 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.

Paragrafo 2 - O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

Paragrafo 3 - É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2022. Na curva, será permitido, apenas, o reforço

RUA LUIZ GÓIS – FONE/FAX: 2577-0522 – VILA MARIANA – CEP: 04043-050 – SÃO PAULO – SP – CNPJ 62.976.501/0001-65
E-mail: administracao@faspnet.com.br

de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

Parágrafo 4 - Em todas as categorias ,o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno máximo de 45 mm. com tolerância de +0,1mm de material flexível.

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

Parágrafo 6 - As demais medidas deverão estar em conformidade com a ficha de homologação.

Parágrafo 7 - Para todas as categorias, fica determinado o uso de escapamento homologados CBA 2013 e CBA 2020.



ARTIGO 21º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Parágrafo 1 - 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.

Parágrafo 2 - O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

Parágrafo 3 - O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

Parágrafo 4 - É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente/translúcido dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo 5 - 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 22º - COMBUSTÍVEL

Parágrafo 2 - Para as categorias Mirim 2T, Junior Menor, Júnior, Graduados, Sênior e SS, Graduados e Sprinter deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 20:1 a 30:1.

Parágrafo 3 - Nas categorias KZ e KZ Sênior será fornecido ao competidor gasolina, devendo o mesmo responsável por fazer sua própria mistura.

ARTIGO 23º - CARENAGEM

Parágrafo 1 - 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 2 - 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 3 - 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 4 - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contra peso (lastro).

Parágrafo 5 - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou painel frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto deverá obrigatoriamente dirigir-se à área de manutenção, em um prazo Máximo de duas voltas, sem a obrigatoriedade de receber uma bandeira de reparos.

Parágrafo 6 - Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte do conjunto de carenagem, estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 24º – BICO RETRÁTIL

Parágrafo 1 – É OBRIGATÓRIO o uso do bico retrátil em TODAS AS CATEGORIAS, exceto Mirim 2T.

Parágrafo 2 - A avaliação da correta fixação do bico retrátil será feita por um Juiz de Fato nomeado pela organização, sempre após cada uma das atividades de pista oficiais (tomadas de tempo e 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 reposição 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.

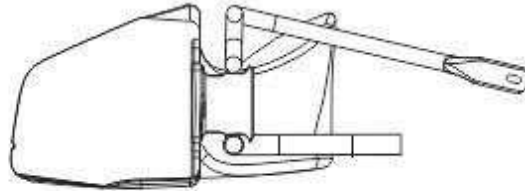
Parágrafo 5 - O piloto cujo bico retrátil não esteja corretamente fixado no momento da vistoria será penalizado de acordo com os seguintes critérios:

a) Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após a tomada de tempo, o piloto terá a sua melhor volta anulada, desde que o fato ocorrer por toque em algum concorrente, visto pelos comissários desportivos.

b) 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.

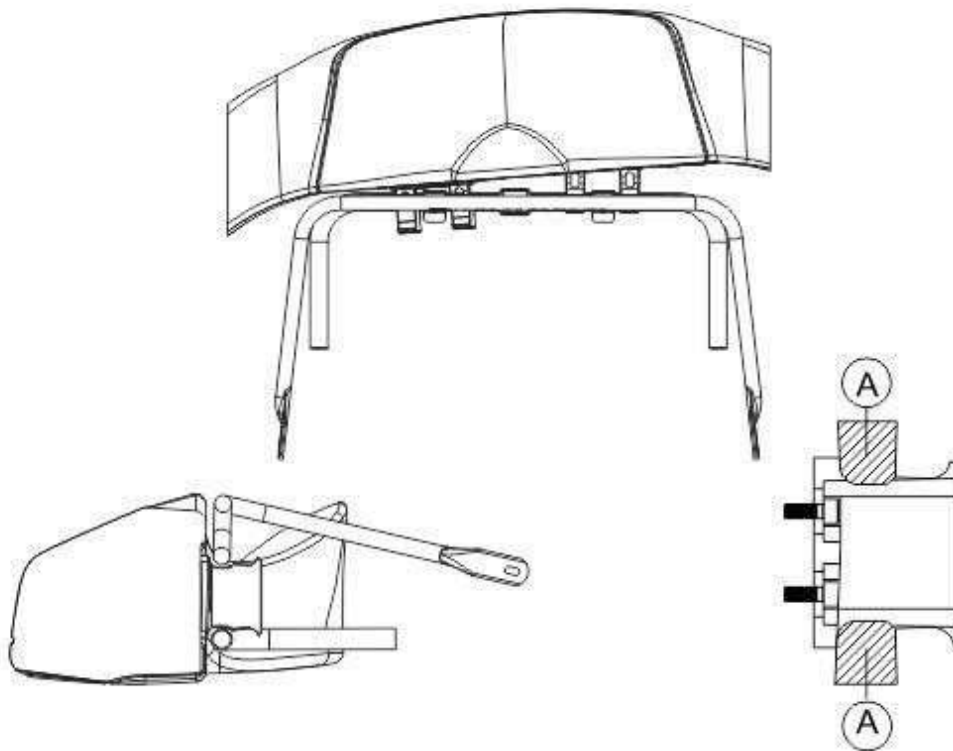
Parágrafo 6 - A avaliação do correto posicionamento do bico retrátil será feita com base nas figuras abaixo:

Posição Aceitável



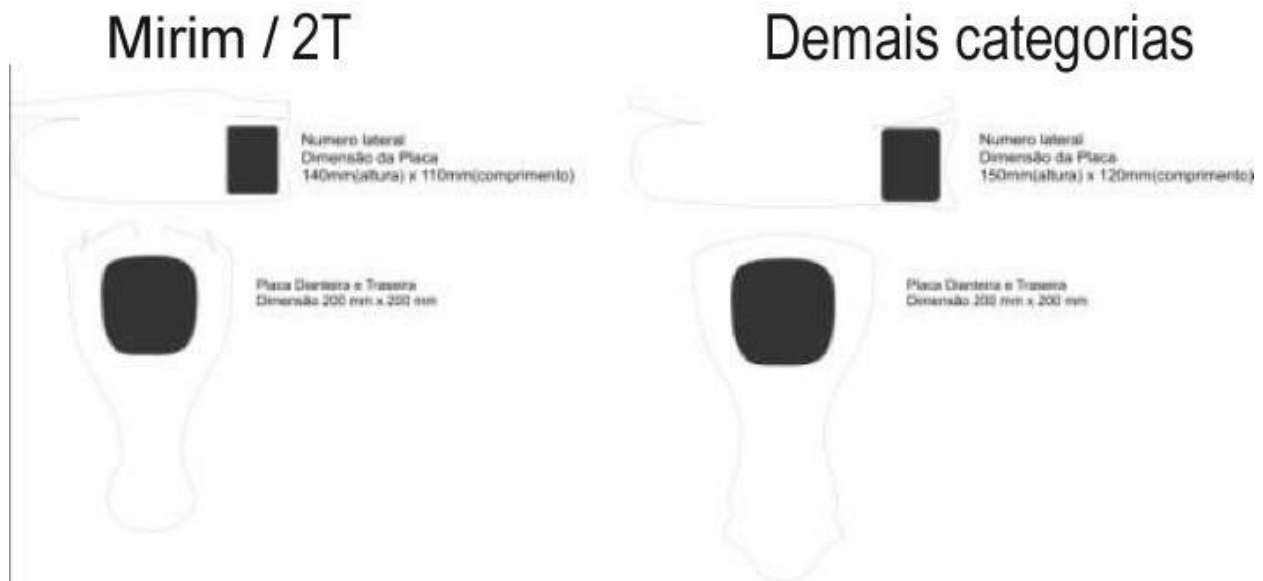
Posição NÃO Aceitável

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



ARTIGO 25º - 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.



Paragrafo 2 - A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência, penalidade e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.

Paragrafo 3 - Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade como RNK 2022.

Parágrafo 4 - 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 26º - PEÇAS 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 27º—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 Janeiro de 2022.

Elcio Santiago
Presidente

Fagner Sanchez
Speed Motor Clube