REGULAMENTO V11 ALDEIA CUP 2021 - TÉCNICO

ARTIGO 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados/registrados, 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 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 - É permitido, para todas as categorias, o uso de quaisquer chassis já homologados CBA, CIK/CBA, CIK registrado CBA ou autorizados CBA, será obrigatório o uso de eixo com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º

ARTIGO 2º - **INFORMAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA AS CATEGORIAS JÚNIOR, GRADUADOS E SÊNIOR**

I - Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologada CBA 2010/2021.

II - Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta – A preparação interna dos carburadores é proibida para todas as Categorias. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

III - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

IV - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

V - As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

VI - Pirâmide – sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

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

VIII - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" já homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Em caso de chuva fica permitida a retirada da espuma e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.

IX - 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. 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.

X - Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter o diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, 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

XI - 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 10 dentes este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de + 0,20mm em ambos os casos.

XII – Flexível - o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno máximo de 45 mm. com tolerância de +0,1mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível.

XIII - Flange – Será a original do motor com a marca do fabricante; sendo que no motor 2010 poderá ser utilizado a flange/pirâmide original 2010 ou 2013 e no motor 2013 somente poderá ser utilizado a flange/pirâmide 2013 (exemplo: motor Iame, flange e pirâmide Iame).

XIV - Curva – a curva deverá ser homologada e da mesma marca do motor.

XV - Motor - É permitido o intercâmbio de pistão, biela e pino entre os motores homologados, também será permitido o intercambio dos cabeçotes 2010/2013.

XVI – Escapamento - O escapamento a ser utilizado será o de homologação CBA 2013, do próprio piloto, conforme homologação CBA 2013/2021

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

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM E CADETE

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa, fornecido pela ZR MOTOR SPORT.

II – CHASSI – Já homologados 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 2021.

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) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK.
c) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.
d) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
e) 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.
f) Escapamento: Será obrigatório o uso de abafador Homologado CBA conforme homologação 2013/2021. Sendo liberado o uso, ou não, da manta interna do abafador.

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

Parágrafo 2º - CATEGORIA JÚNIOR

I – MOTOR - Motor IAME MY13 ou MY 10 ou homologado CBA 2021, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 18,0cc, pirâmide com palheta e ignição, conforme RNK 2021.
II – COROA – Será de até 72 (setenta e dois) dentes.
III – ESCAPAMENTO - 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

Parágrafo 3º - CATEGORIA GRADUADOS

I – MOTOR - Motor IAME MY13 ou MY 10 ou homologado CBA 2021, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 12,0cc, pirâmide com palheta e ignição, conforme RNK 2021.
II – COROA – Será de até 74 (setenta e dois) dentes.

Parágrafo 4º - CATEGORIA SÊNIOR

I – MOTOR - Motor IAME MY13 ou MY 10 ou homologado CBA 2021, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 12,0cc, pirâmide com palheta e ignição, conforme RNK 2021.
II – COROA – Será de até 75 (setenta e dois) dentes.

Parágrafo 5º - CATEGORIAS F-4 e F4 JÚNIOR

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, escapamento e sem mesa, fornecido pela ZR MOTOR SPORT.
II - COROA – Será fixa de 40 dentes;
III – ESCAPAMENTO – O escapamento será fornecido pela ZR MOTOR SPORT, marca Spinery modelo F400.

Parágrafo 6º - CATEGORIAS SHIFTER (KZ)

I – MOTOR – Segue RNK 2021
II - RELAÇÃO - Livre

ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim	106 kg (cento e seis quilos)
Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
Júnior	140 kg (cento e quarenta quilos)
Graduados	158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)
Sênior	170 kg (cento e setenta quilos)

F-4 183 kg (cento e oitenta e três quilos)
F-4 Júnior 155 kg (cento e cinquenta e cinco quilos)
Shifter 180 kg (cento e oitenta 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 ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.
Parágrafo 3º - O piloto que exceder o peso sem qualquer uso de lastro em seu conjunto poderá a cada 05 Kg (cinco) aumentar em um dente de coroa o limite conforme artigo 4 acima exposto.

ARTIGO 5º - CHASSI
Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (cento e vinte centímetros).
Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.
Parágrafo 3º - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

Diâmetro do Eixo (mm) > Espessura mínima da parede (mm)
30 > 4,9 / 31 > 4,7 / 32 > 4,5 / 33 > 4,2 / 34 > 4,0 / 35 > 3,8 / 36 > 3,6 / 37 > 3,4 / 38 > 3,2 / 39 > 3,1 / 40 > 2,9 / 41 > 2,8 / 42 > 2,6 43 > 2,5 /44 > 2,4 / 45 > 2,3 / 46 > 2,2 / 47 > 2,1 / 48 > 2,0 / 49 > 2,0 / 50 > 1,9

ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES
Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/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 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. 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 do mesmo estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 7º - ASSOALHO
É obrigatório o uso de um único assoalho de material rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart, com espessura mínima de 1,5mm. 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 adicionais não originais 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 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 categorias poderão utilizar rodas CBA, CIK/FIA 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 (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**

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

Categorias Júnior, Graduados, Sênior, F-4 - é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH OPTION (VERMELHOS).

Categoria Shifter – é obrigatório o uso de pneus, nacional, da marca MG, tipo SM PRIME (AMARELOS).

ARTIGO 10º - FREIOS

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

ARTIGO 11º - DIREÇÃO

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

ARTIGO 12º - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - PROTETOR DA CORRENTE

O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

Nas categorias F-4 será permitido protetor de pinhão de material plástico. 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 - 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 16º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim, Cadete e F-4 deverá ser utilizada somente gasolina, que será fornecida pela Organização.

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

ARTIGO 17º - CARENAGEM

Uma carenagem 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 - É obrigatório o uso de bico retrátil para todas as categorias, exceto Mirim e Cadete.

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

Parágrafo 5º - 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. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

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

Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2021. 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.

ARTIGO 21º – RADIADOR:

Para todas as categorias com exceção da Mirim, Cadete e F-4, 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, 22 de fevereiro de 2021

José Aloizio Cardozo Bastos Presidente

DK-FASP Departamento de Kar

V11 KART – FORMANDO CAMPEÕES

Kartódromo Aldeia da Serra, box 65

V11kart@hotmail.com

www.v11hart.com.br

(11) 9.4000-1690