CIRCUITO
PAULISTA DE KART

REGULAMENTO TÉCNICO – 2021

ARTIGO 1º - DAS DISPOSICÕES 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 CATEGORIAS Jr Menor, Júnior, Graduados, Sênior e Super Sênior

Parágrafo 1º - Serão admitidos **CHASSIS** homologados CBA e CIK/FIA.

Parágrafo 2º - MOTOR, VELA, CARBURADOR, FLANGE, JUNTAS e PIRÂMIDE serão conforme RNK 2021, salvo se houver determinação expressa nesse regulamento ou adendos.

Parágrafo 3º - A **COROA** será determinada em adendo da etapa.

Parágrafo 4º - Será obrigatório o cubo de roda com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados.

Parágrafo 5º - Somente serão permitidos carburadores nacionais, de qualquer marca homologada CBA 2013 e CBA 2021 e do tipo borboleta.

Parágrafo 6º - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

Parágrafo 7º - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

Parágrafo 8º - 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 em hipótese nenhuma, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

Parágrafo 9º - A pirâmide deverá apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 10º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.

Parágrafo 12º - A ignição deverá ser homologada ou autorizada CIK/FIA. Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que possa 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.

Parágrafo 13º - A vela não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

Parágrafo 14º - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens.

Parágrafo 15º - Nas categorias que usam pinhão de 11 dentes, este deverá ter diâmetro de 22,3mm e para as que usam pinhão de 10 dentes, este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de ± 0,20mm em ambos os casos.

Parágrafo 16º - 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.

Parágrafo 17º - A curva do escapamento deverá ser conforme RNK 2021.

Parágrafo 18º - É permitido o intercâmbio de pistão, biela e pino entre os motores homologados.

Parágrafo 19º - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

Parágrafo 20º - É permitida a obstrução parcial do fluxo de ar do **RADIADOR** através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

ARTIGO 3º - 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, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2021.

Parágrafo 3º - As **MANGAS DE EIXO** deverão ser homologadas CBA e da mesma marca do fabricante do chassi. Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U). Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

Parágrafo 4º - As **RODAS** deverão ser homologadas CBA para a categoria, conforme RNK 2021.

Parágrafo 5º - Os **CUBOS DE RODA** deverão ser homologadas CBA para a categoria, conforme RNK 2021.

Parágrafo 6º - O **MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASIERO** 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 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

Parágrafo 9º - A **COROA** será determinada em adendo da etapa.

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

ARTIGO 4º - ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA AS CATEGORIAS OK E OKJ

Parágrafo 1º - Todos os itens técnicos da **CATEGORIA OK** serão de acordo com o regulamento CIK/FIA, com exceção dos itens abaixo relacionados:

I) Filtro de ar CIK?FIA e CBA de 23 mm
II) Pinhão de 11 ou 12 dentes
III) Chassis homologados CBA ou CIK/FIA.

Parágrafo 2º - Todos os itens técnicos da **CATEGORIA OK JUNIOR** serão de acordo com o regulamento CIK/FIA, com exceção dos itens abaixo relacionados:

I) Filtro de ar CIK?FIA e CBA de 23 mm
II) Pinhão de 11 ou 12 dentes
III) Chassis homologados CIK/FIA e CBA
IV) Carburadores homologados CBA ou CIK/FIA com difusor de 24mm.

Art. 5º REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA KZ E KZ SÊNIOR

Parágrafo 1 - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

1.1 CHASSIS E FREIOS: Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA ou CIK-FIA, dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA ou CIK-FIA, sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro mestre, caliper(s) ("pinças"), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado. Chassis e freios devem ser utilizados conforme suas Fichas de Homologação CIK/FIA OU CBA. Qualquer alteração em suas características que não corresponda ao constante na FH poderá acarretar na desclassificação do concorrente.

1.2 EIXO: O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável. Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)

1.3 PÁRA-CHOQUES: Será obrigatória a utilização de pára-choques traseiro de plástico, homologação CIK/FIA ou CBA.

1.4 MOTOR: Permitidos todos os modelos homologados CIK-FIA de qualquer época, conforme suas respectivas Fichas de Homologação, das seguintes marcas:
TM, MAXTER, OTK VORTEX, IAME, MOTORI SEVEN, ASPA Srl (Modena Motores)

1.5 As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

Modificações proibidas: 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.

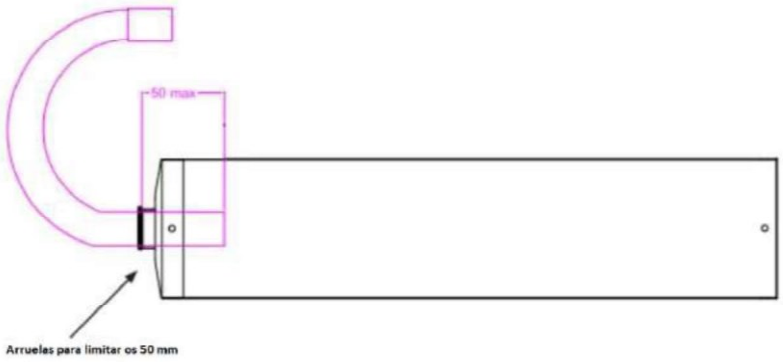
b) Exterior do motor:
- número de carburadores e diâmetro; - Aparência externa do motor montado.

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.

1.6 ESCAPAMENTO: Original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

1.7 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA):

Homologado CIK/FIA, qualquer marca, sem retrabalho, submetido a controle de ruído com decibelímetro. A organização se reserva o direito de reduzir o limite de ruído CIKFIA se assim entender ser do seu interesse, e solicitar que qualquer concorrente substitua sua peça por outra mais silenciosa, a qualquer momento. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20).



1.8 CARBURADORES: Delorto VHSH 30mm de guilhotina. 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.

1.9 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação. Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.

1.10 RELAÇÃO: Livre.

1.11 FLANGE: Livre.

1.12 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO:
Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice Nº 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

Método geral de medição do volume da câmara de combustão:
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperature ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;

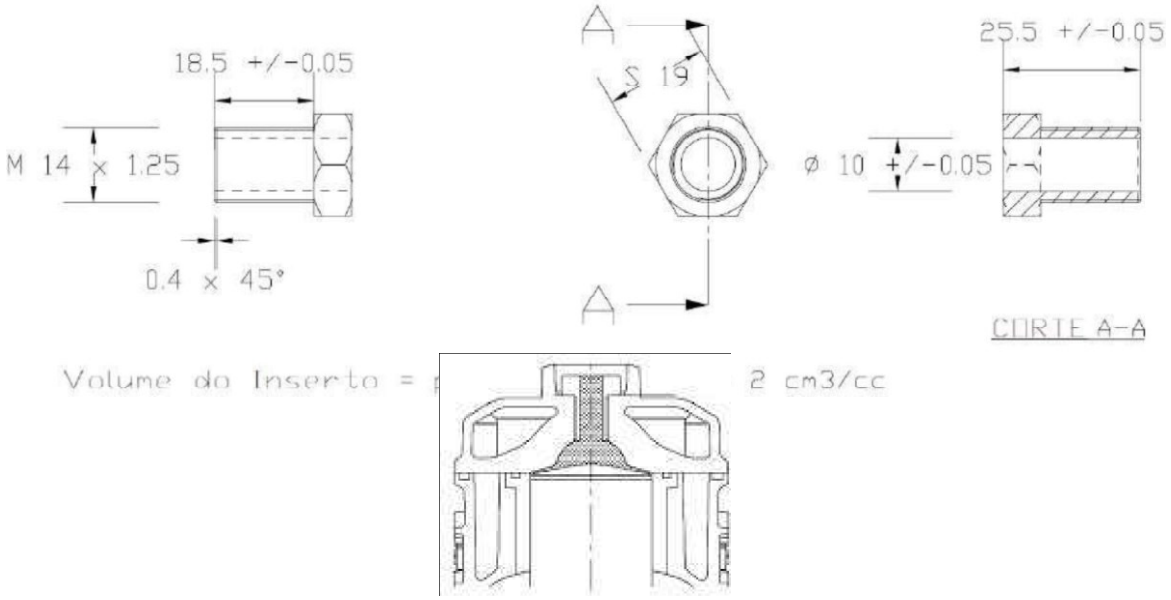
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;

- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluído de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:

- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperature ambiente;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;

- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluído de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.
- Se houver dúvida quanto à legalidade do motor, o Método geral descrito anteriormente deverá ser realizado.



É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

1.13 PISTÃO: Permitido utilizar qualquer pistão original dos fabricantes de motor autorizados, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

1.14 CILINDRO: Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

1.15 PIRÂMIDE: Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

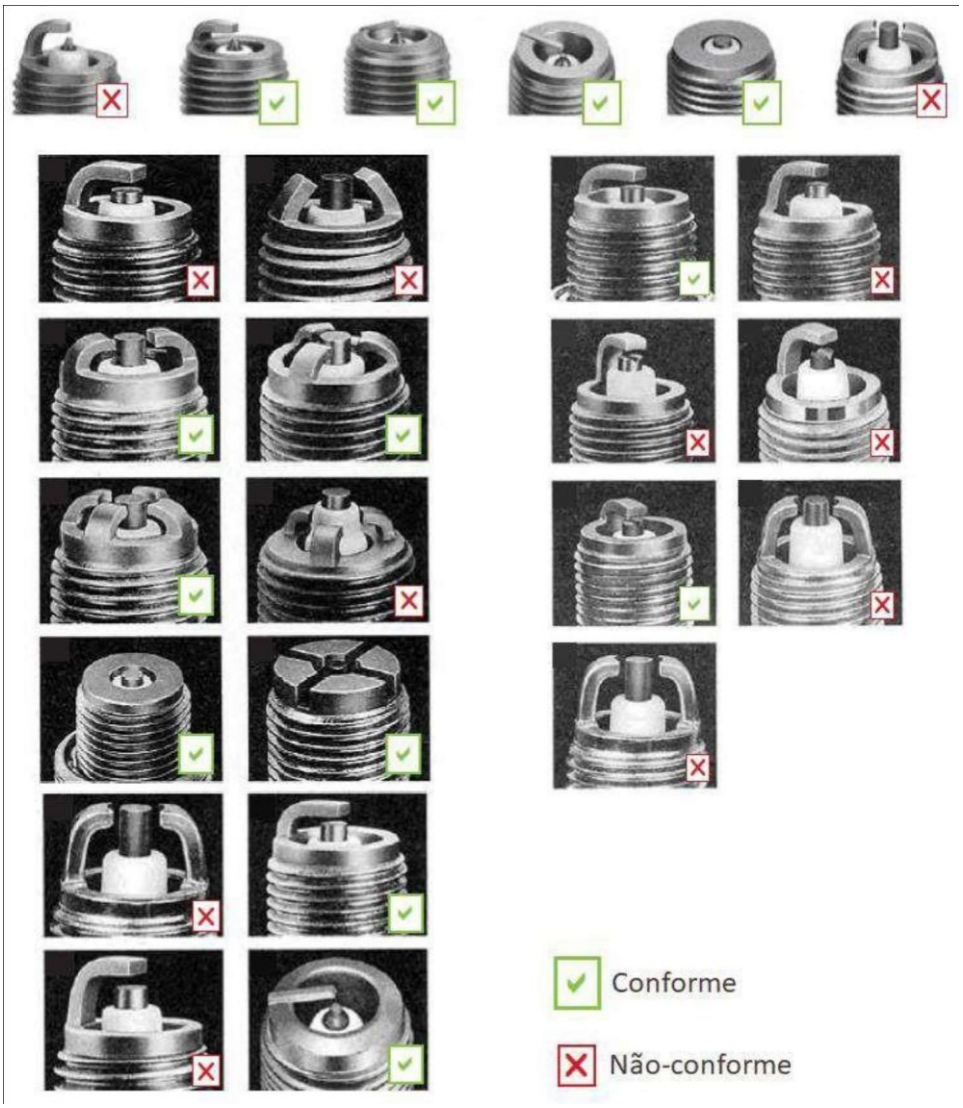
1.16 Os itens não relacionados de motor deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

1.17 FILTRO DE AR: Homologado CBA ou CIKFIA, sem retrabalho e completo.

1.18 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.

1.19 BIELA: Original das marcas homologadas.

1.20 VELAS: De produção em massa e originais sem retrabalho, que sigam o diagrama CIK/FIA anexo. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25



1.21 CÁRTER: Preparação Livre

1.22 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.

ARTIGO 6º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim 2T	106 kg (cento e seis 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 e Super Sênior	170 kg (cento e setenta quilos)
KZ	180 kg (cento e oitenta e quilos)
KZ Sênior	185 kg (cento e oitenta e cinco quilos)
OK	145 kg (cento e quarenta e cinco quilos)
OK JUNIOR	140 kg (cento e quarenta quilos)

Parágrafo 2º - 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 3º - 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 7º - CHASSIS E PARTES ANEXAS

Parágrafo 1º - 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 2º - É permitido o uso de carenagem homologados CBA e ou CIK/FIA, independente de seu prazo de validade.

Parágrafo 3º - 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 4º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

Parágrafo 5º - 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:

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

ARTIGO 8º - PÁRA-CHOQUES

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

Parágrafo 2º - 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 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 9º - - ASSOALHO

Paragrafo Único - Conforme RNK 2021 para todas as categorias, exceto KZ, KZ Sênior, OK e OKJ, para as quais é válido regulamento CIK-FIA.

ARTIGO 10º -- SUSPENSÃO
Paragrafo Único - Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 11º - - RODAS e PNEUMÁTICOS

Parágrafo 1º - 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 2º - As rodas, com ou sem parafusos, deverão ser devidamente identificadas com a marca do fabricante de um chassi homologado.

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

Parágrafo 5º - 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, Sênior (todas)
c) Marca MG SM prime – categoria Graduados e KZ (todas)
d) Categoria OK – conforme regulamento particular da prova
e) Categoria OK Jr - conforme regulamento particular da prova

ARTIGO 12º - FREIOS

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

Paragrafo 2º - 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 3º - Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado e magnetizável, respeitando determinações específicas de cada categoria, se houverem.

ARTIGO 13º - DIRECÃO

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 14º - TRANSMISSÃO

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

ARTIGO 15º - PROTETOR DA CORRENTE

Paragrafo 1º - 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 2º - 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 3º - 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 16º - PEDAIS

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

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

ARTIGO 17º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO – ESCAPAMENTO

Paragrafo 1º - 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 2º - O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

Paragrafo 3º - 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.

Paragrafo 4º - 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 5º - 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 6º - As demais medidas deverão estar em conformidade com a ficha de homologação.

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

ARTIGO 18º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Paragrafo 1º - O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translucidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição.

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

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

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

Parágrafo 5º - 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 19º - COMBUSTÍVEL

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

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

ARTIGO 20º - CARENAGEM

Paragrafo 1º - 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 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 contra peso (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, em um prazo Maximo de

duas voltas, sem a obrigatoriedade de receber uma bandeira de reparos.

Parágrafo 6º - 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 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 21 – BICO RETRÁTIL

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

Parágrafo 2o - 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 3o - 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 4o - 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 5o - O piloto cujo bico retrátil não esteja corretamente fixado no momento da vistoria será penalizado de acordo com os seguintes critérios:

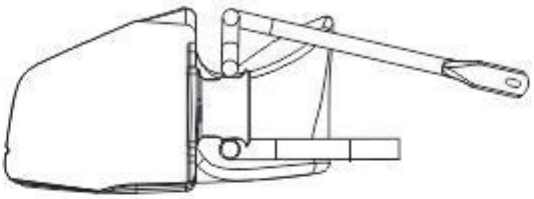
a) Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após a tomada de tempo, o piloto terá seu melhor tempo anulado.

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

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

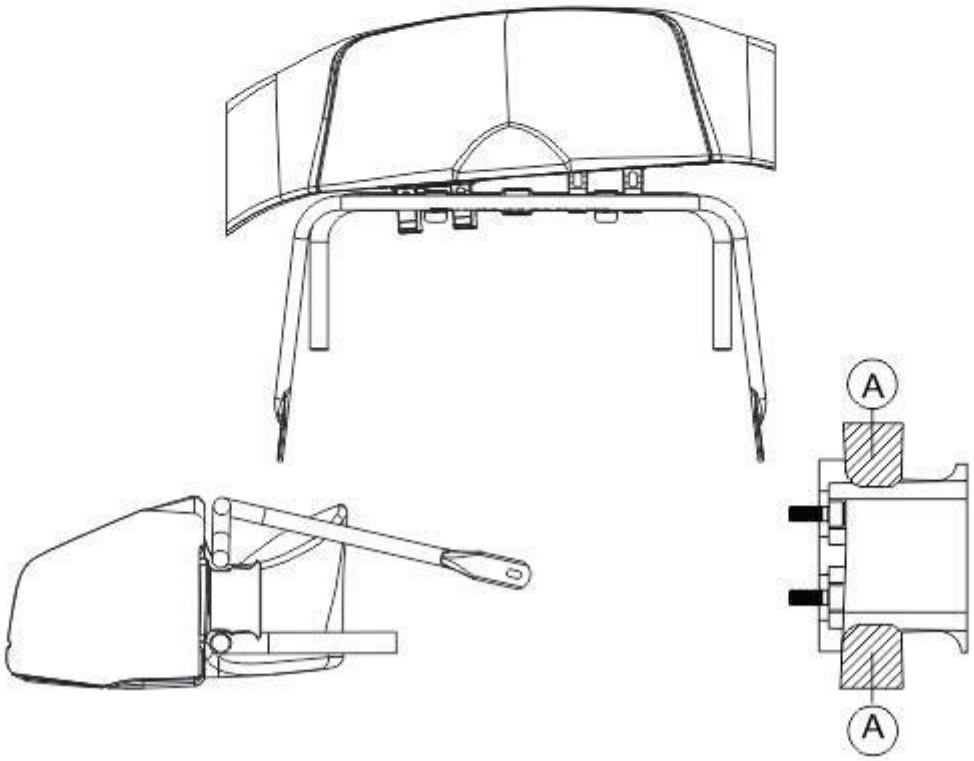
Desenho Técnico nº 2d Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



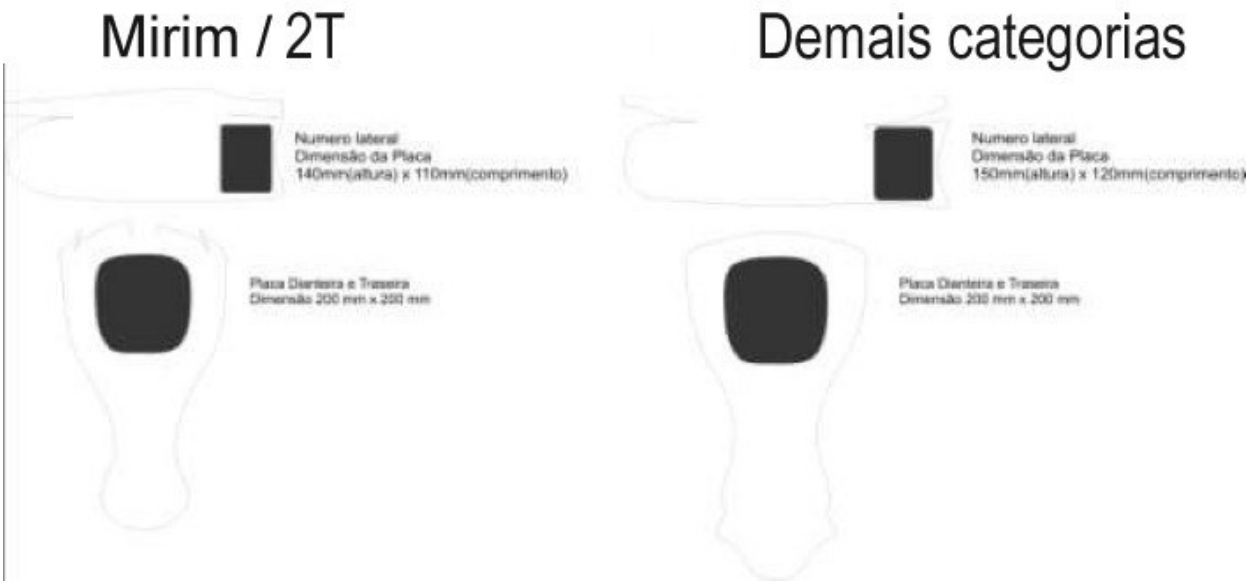
Posição NÃO Aceitável

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



ARTIGO 22º - IDENTIFICACÃO E NUMERACÃO

Paragrafo 1º - 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 cor da categoria, obedecendo ao desenho abaixo.



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

Paragrafo 3º - Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2021.

Parágrafo 4º - 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 23º - 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 24º – 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 <u>FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO</u>

São Paulo, 29 de Janeiro de 2021.

Elcio de São Thiago
Presidente em Exercício - FASP

Ricardo Gracia
Speed Motor Clube

CIRCUITO PAULISTA DE KART

REGULAMENTO TÉCNICO – 2021

ADENDO 1

ARTIGO 1º - DA CATEGORIA MINI 2T

Parágrafo 1º – Onde se lê, no regulamento técnico do Circuito Paulista de Kart, a nomenclatura "Mirim 2T", entenda-se a nomenclatura correta como "MINI 2T".

Parágrafo 2º - O peso da categoria fica redefinido para 110 Kg.

ARTIGO 2º - ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A CATEGORIA SPRINTER

Parágrafo 1º - Serão admitidos CHASSIS homologados CBA ou CIK/FIA.

Parágrafo 2º - MOTOR, VELA, CARBURADOR, FLANGE, JUNTAS e PIRÂMIDE serão conforme RNK 2021, salvo se houver determinação expressa nesse regulamento ou adendos.

Parágrafo 3º - A COROA será única para todos os participantes, sejam da classe Novatos ou Sênior B, e será determinada em adendo da etapa.

Parágrafo 4º - Será obrigatório o cubo de roda com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados.

Parágrafo 5º - Somente serão permitidos carburadores nacionais, de qualquer marca homologada CBA 2013 e CBA 2021 e do tipo borboleta.

Parágrafo 6º - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

Parágrafo 7º - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

Parágrafo 8º - 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 em hipótese nenhuma, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

Parágrafo 9º - A pirâmide deverá apresentar a marca do fabricante.

Parágrafo 10º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.

Parágrafo 12º - A ignição deverá ser homologada ou autorizada CIK/FIA. Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que possa 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.

Parágrafo 13º - A vela não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

Parágrafo 14º - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens.

Parágrafo 15º - Nas categorias que usam pinhão de 11 dentes, este deverá ter diâmetro de 22,3mm e para as que usam pinhão de 10 dentes, este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de ± 0,20mm em ambos os casos.

Parágrafo 16º - 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.

Parágrafo 17º - A curva do escapamento deverá ser conforme RNK 2021.

Parágrafo 18º - É permitido o intercâmbio de pistão, biela e pino entre os motores homologados.

Parágrafo 19º - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

Parágrafo 20º - É permitida a obstrução parcial do fluxo de ar do **RADIADOR** através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

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

São Paulo, 20 abril de 2021

Elcio de São Thiago
Presidente em Exercício - FASP

Fagner Estrada Sanches
Presidente - Speed Motor Clube

CIRCUITO PAULISTA DE KART

REGULAMENTO TÉCNICO – 2021

ADENDO 2

ARTIGO 1º - DA CATEGORIA MINI 2T

Parágrafo 1º - Fica estabelecido que os cubos de roda traseiros e as caixas de rolamento de eixo traseiro deverão ser, obrigatoriamente, de alumínio.

Parágrafo 2º - Fica permitida a regulagem da bitola dianteira através do uso de espaçadores, mantendo-se as mangas de eixo e as rodas originais para os karts modelos Cadete.

Parágrafo 3º - Fica permitido o uso de arruela de regulagem de caster e altura no sistema de direção.

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

São Paulo, 11 maio de 2021

Elcio de São Thiago
Presidente em Exercício - FASP

Fagner Estrada Sanches
Presidente - Speed Motor Clube