Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**I COPA INTERLAGOS DE KART 2019**

**REGULAMENTO TÉCNICO**

**Versão 01 - 18 de janeiro de 2019**

**ARTIGO 1º** - Somente poderão ser utilizados os equipamentoshomologados, ou autorizados/registrados, pela CBA, CIK/CBA ou CIK/FIA.

**Parágrafo 1º** - Tudo aquilo que não é especificamente permitido nesteRegulamento é expressamente proibido e, sendo assim, todos os itens omissos neste Regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

**Parágrafo 2º** - É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros emedidor 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 - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS** (Exceto Para as Categorias Mirim, Cadete, F-4, Históricos e Força Livre)

1. – Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologado CBA 2013/2019.
2. – Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta.

– A preparação interna dos carburadores é proibida para todas as Categorias. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

1. – Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.
2. – Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
3. -Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.
4. - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
5. - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
6. – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.
7. – Ignição - Homologadas ou autorizadas CIK/FIA. Todo sistema de

avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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.

**10)** – 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.

Serão permitidas as seguintes velas:

NGK B9 EGV

NGK B10EGV

NGK BR10EG

DENSO IW27

DENSO IW31

BOSCH W07 CS

BOSCH W08 CS

NGK B105 EG

NGK BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium

1. – Coroa – Dependendo do circuito o Departamento de Kart da Federação Paulista de Automobilismo informará, através de adendo de prova, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.
2. - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens.

As Categorias que usarem pinhão de 11 dentes este deverá ter diâmetro de 22,3mm e para as que usarem pinhão de 10 dentes este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de + 0,20mm em ambos os casos.

1. **-** Flexível : o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro internomáximo de 45 mm. com tolerância de +0,1mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível.
2. – Curva – Deverá ser homologada e da mesma marca do motor
3. – Motor - É permitido o intercâmbio de pistão, biela e pino entre os motores homologados
4. – Freio - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**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 BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**II – CHASSI** –Homologado CBA para a categoria, sendo aindaobrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2019.

a) Mangas de eixo:

1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

1. Rodas: Homologadas CBA para a categoria e DOUGLAS de material alumínio.
2. Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK.
3. Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.
4. Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
5. 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.
6. Escapamento : Será obrigatório o uso de abafador Homologado CBA conforme homologação 2013/2019. Sendo liberado o uso, ou não, da manta interna do abafador.

**III - COROA** –Será de 66 (sessenta e seis) ou 67 (sessenta e sete) dentes.

**Parágrafo 2º - CATEGORIAS JÚNIOR MENOR, JÚNIOR, SPRINTER (NOVATOS CBA), GRADUADOS, SÊNIOR E SUPER SÊNIOR, KZ E KZ SÊNIOR:**

**I -** Todos os itens deverão ser de acordo com o RNK 2019 da CBA.

**Parágrafo 3º - CATEGORIA F-4**

**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 BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, escapamento e sem mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA

**II - COROA –** 40 dentes;

**III - CHASSI –** Homologado CBA.

Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo,

Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (± 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**IV - PÁRA-CHOQUE -** Será obrigatória a utilização da proteção traseira deferro, do fabricante do chassi, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA.

**V - IDENTIFICAÇÃO –** Deverá ter placa com fundo na cor amarela comnúmero na cor preta, e a sigla F4.

**VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL -** Deverá ser central, original do Chassi.

**Parágrafo 4º - CATEGORIA HISTÓRICOS.**

**I –** De acordo com Regulamento 2019 da ABKARTH – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE KARTS HISTÓRICOS .

**Parágrafo 5º - CATEGORIA FORÇA LIVRE.**

**I –** Liberado o uso de todo e qualquer equipamento já homologado pela CBA com única restrição ao peso do conjunto, conforme Art. 4º, e respeitada todas as condições de segurança que serão vistoriadas pela Comissão Técnica.

**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)

Junior Menor 135 kg (cento e trinta e cinco quilos)

Junior 150 kg (cento e cinquenta quilos)

Sprinter 158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)

Graduados 158 kg (cento e cinquenta e oito quilos)

Sênior e Super Sênior 170 kg (cento e setenta quilos)

F-4 183 kg (cento e oitenta e três quilos)

Força Livre 170 kg (cento e setenta quilos)

KZ E KZ Sênior 180 kg (cento e oitenta quilos)

**Parágrafo 1º** - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificadosa qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

**Parágrafo 2º** - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente aokart 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 emseu conjunto poderá a cada 05 Kg (cinco) aumentar em um dente de coroa o limite conforme artigo 4 acima exposto.

**ARTIGO 5º** - **CHASSI**

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, CIK/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada Categoria. O chassi deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação do mesmo. Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. É permitido o uso de carenagem homologado CBA e ou CIK,independente de seu prazo de validade.

**Parágrafo 1º** - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderáultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Categorias Mirim e 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 parafusosapenas do chassi ao banco.

**Parágrafo 3º** - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações dacategoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

|  |  |
| --- | --- |
| Diâmetro | Espessura mínima |
| do eixo (mm) | 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 ascategorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, 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. Se o pára-choque cair ou soltar-se durante a última volta, o piloto

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

poderá concluí-la sem que seja feito o reparo. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim.

**ARTIGO 7º** - **ASSOALHO**

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos 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 PNEUS**

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, Cadete, Sprinter e Júnior Menor. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante.

As rodas serão homologadas CBA, exceto para as categorias Júnior, Graduados e Sênior, onde poderá ser usada 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 sistemade segurança, como por exemplo: porcas travantes.

**Parágrafo 2º** - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento depneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

**Parágrafo 3º** - **PNEUS**: Os pneus deverão ser de fabricação nacional,homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

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

Categorias Júnior Menor, Sprinter, Sênior e Super Sênior, F-4, Força Livre e Históricos - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo HZ (vermelho).

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Categoria Graduados, Júnior, KZ e KZ Sênior – é obrigatório o uso de pneus, nacional, da marca MG, tipo FZ (amarelo).

**ARTIGO 10º** - **FREIOS**

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Cadete, que segue regulamentação própria.

**ARTIGO 11º** - **DIREÇÃO**

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

**ARTIGO 12º** - **TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

**ARTIGO 13º - PROTETOR DA CORRENTE**

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

Na categoria 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** - **SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO –**

**ESCAPAMENTO**

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo na posição normal de direção.

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

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2013/2019. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

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

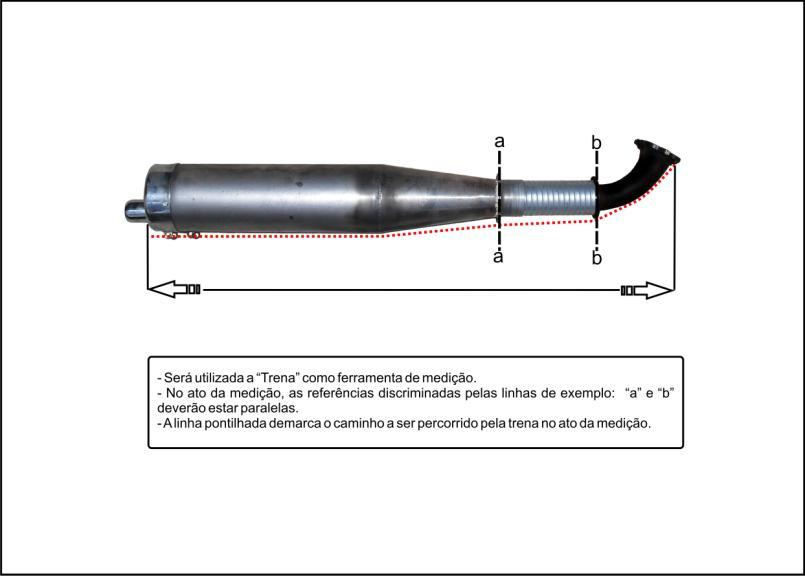
RUA LUIZ GÓIS – FONE/FAX: 2577-0522 – VILA MARIANA – CEP: 04043-050 – SÃO PAULO – SP – CNPJ 62.976.501/0001-65 E-mail: administracao@faspnet.com.br

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**Parágrafo 1º** - Para as categorias Junior, Junior Menor, o comprimentototal 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.

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



**ARTIGO 16º** - **TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

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

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISM0

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, sendoproibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

**ARTIGO 17º** - **COMBUSTÍVEL**

Nas categorias Mirim, Cadete e F-4 deverá ser utilizada somente gasolina.

Para as categorias Junior Menor, Júnior, Sprinter, Graduados, KZ e KZ Sênior, Sênior e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 20:01 a 30:1.

**ARTIGO 18º** - **CARENAGEM**

Uma carenagem ou carroçaria, composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

**Parágrafo 1º** - Os painéis laterais não podem estender-se além do planotraçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado.

A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

**Parágrafo 2º** - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

**Parágrafo 3º** - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanquede combustível ou carregar contra peso (lastro).

**Parágrafo 4º** - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquercarenagem (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. No caso de ser a ultima volta da prova, poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

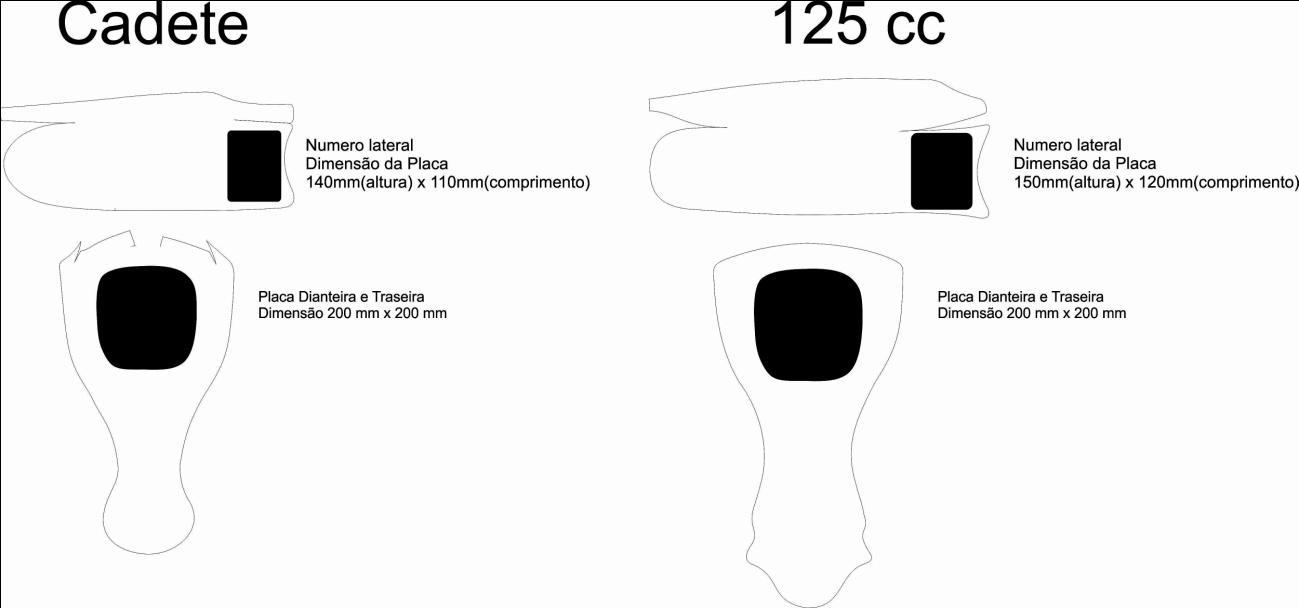
RUA LUIZ GÓIS – FONE/FAX: 2577-0522 – VILA MARIANA – CEP: 04043-050 – SÃO PAULO – SP – CNPJ 62.976.501/0001-65 E-mail: administracao@faspnet.com.br

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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



Para todas as categorias, o numero e fundo, serão de conformidade com o RNK 2019.

**Parágrafo único:** A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não sesolte 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.

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da

**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

São Paulo, Janeiro de 2019.

José Aloízio Cardozo Bastos Luiz Marcello Santos

Presidente Diretor Depto. de Kart

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

**I COPA INTERLAGOS DE KART 2019**

**REGULAMENTO TÉCNICO**

ADENDO 1

1 - ARTIGO 2º

11 – Coroa:

Para todas as etapas a relação obrigatória de pinhão e coroa é:

Categoria Pinhão Coroa

Cadete 20 66/67 dentes

Junior Menor 10 Até 72 dentes

Junior 10 Até 74 dentes

Novatos 10 Até 74 dentes

Graduados 10 Até 75 dentes

Sênior 10 Até 76 dentes

2 – Para todas as categorias exceto MIRIM, CADETE e F4, não será permitido o uso de abafador.

Este Adendo foi aprovado pelo Departamento de Kart da

**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

São Paulo, Fevereiro de 2019.

José Aloízio Cardozo Bastos Luiz Marcello Santos

Presidente Diretor Depto. de Kart

