FESTIVAL PAULISTA F4 HONDA

REGULAMENTO TÉCNICO – 2021

ARTIGO 1º - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS

Parágrafo 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados, pela CBA, 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 AS CATEGORIAS CADETE E MIRIM

Parágrafo 1º - 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.

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, conforme RNK 2021.

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

Parágrafo 8º - Será 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.

Parágrafo 9º - Será obrigatório o uso de **ABAFADOR** Homologado CBA conforme homologação 2013/2020, sendo liberado o uso ou não da manta interna do abafador.

Parágrafo 10º - A **COROA** será determinada em adendo da etapa.

ARTIGO 3º - ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA AS CATEGORIAS F-4

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

Parágrafo 1º - O **MOTOR** será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, vela BPR6ES NGK, embreagem homologada de 13 dentes centrifuga.

Parágrafo 3º - Será obrigatório o cubo de roda com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados.

Parágrafo 4º - O **TANQUE DE COMBUSTÍVEL** deverá ser central, original do chassi.

Parágrafo 5º - A **COROA** será determinada em adendo da etapa.

ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

Cadete/Mirim	106 kg (cento e seis quilos)
F4 Junior	155 kg (cento e cinquenta e cinco quilos)
F4 Graduados	183 kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Sênior e Super Sênior	183 kg (cento e oitenta e três quilos)
Endurance	183 kg (cento e oitenta e três 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 e porca travante ou porca e contra-porca . A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.

ARTIGO 5º - 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 6º - PÁRA-CHOQUES

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

Parágrafo 2º - 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.

Parágrafo 3º - 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 7º - - ASSOALHO

Paragrafo Único - Conforme RNK 2021 para todas as categorias.

ARTIGO 8º - - SUSPENSÃO

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

ARTIGO 9º - - 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 PMK, PCK.

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 - 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.

Parágrafo 7º - As marcas e modelos de pneus devem seguir a definição abaixo:

a) Marca MG SC MIni – categorias Mirim e Cadete
b) Marca MG SH option – categorias F-4 (todas) e Endurance

ARTIGO 10º - FREIOS

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

Paragrafo 2º - O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico, 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.

ARTIGO 11º - 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 12º - TRANSMISSÃO

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

ARTIGO 13º - 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 - Na categoria F-4 será permitido protetor de pinhão de material plástico.

Paragrafo 4º - 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.

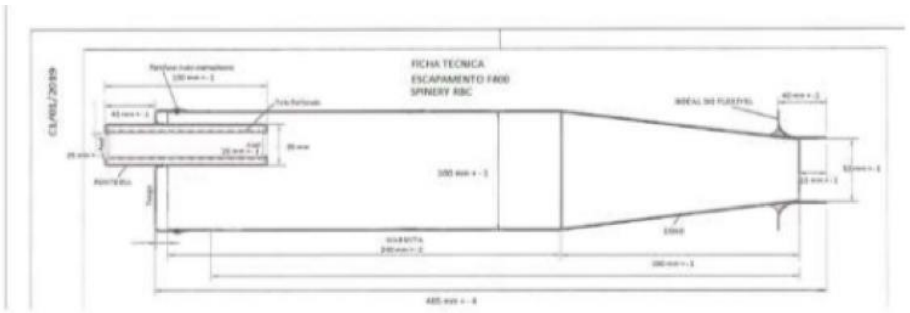
ARTIGO 14º - PEDAIS

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 15º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO – ESCAPAMENTO

Parágrafo 1º O escapamento permitido será da marca Spinery modelo f400/RBC conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



Parágrafo 2º - Para as categorias Mirim e Cadete, fica determinado o uso de escapamento homologados CBA.

Parágrafo 3º - Nas categorias Mirim e Cadete é permitido retirar a lã de vidro do abafador.

ARTIGO 16º - 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/translucidos 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 16º - 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/translucidos 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 17º - COMBUSTÍVEL

Paragrafo 1º - Para todas as categorias deverá ser utilizado somente gasolina.

ARTIGO 18º - 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.

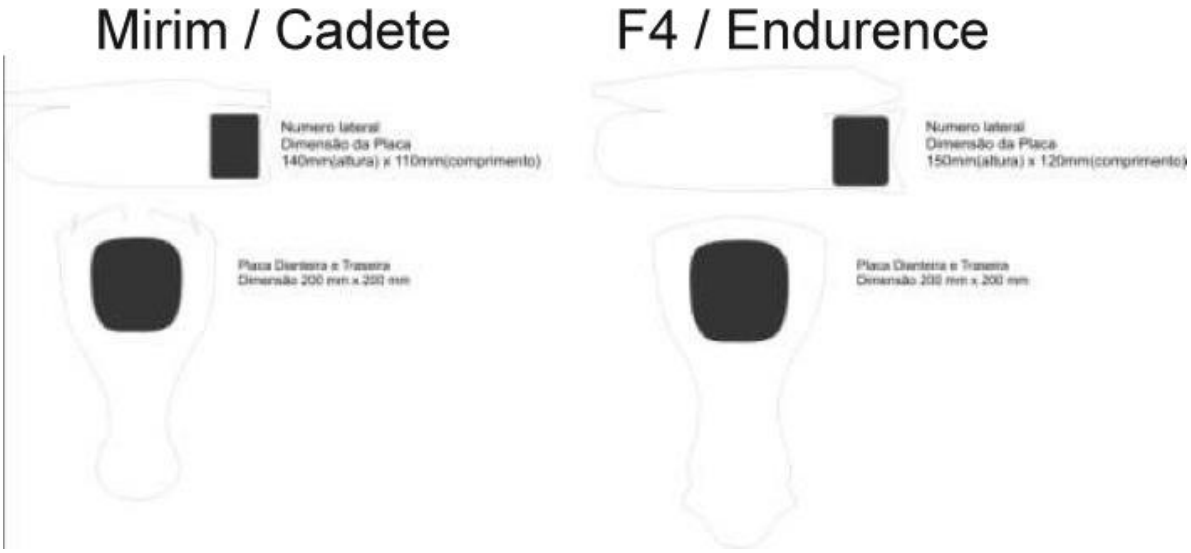
Parágrafo 4º - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contra peso (lastro).

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 19º - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

Paragrafo 1º - 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.



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 20º - 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.

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

São Paulo, 25 de janeiro de 2021.

José Aloízio Cardozo Bastos
Presidente

Ricardo Gracia
Speed Motor Clube