



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

## **CAMPEONATO ESTADUAL DE KART 2T - 2022 REGULAMENTO TÉCNICO**

**DAS GENERALIDADES - VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS**

### **ART. 1º - PROIBIÇÕES**

Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

1.1 - Não será permitido o uso de arame, fita adesiva e abraçadeiras plásticas para eventuais fixações de partes do kart.

### **ART. 2º - EQUIPAMENTO**

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA, ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, salvo disposição específica na categoria, nos quais sejam: chassi, carenagem, para-choque traseiro, motor, flange, carburador, *intake silencer*, curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

### **ART. 3º - MOTOR**

#### **3.1 - MOTORES PERMITIDOS**

Somente será permitida a utilização de motores homologados ou autorizados pela CBA, como segue abaixo:

3.1.1 - Para as categorias Júnior Menor, Sprinter Rookie, Sprinter e Sênior Light e Sênior

Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologado pela CBA, os motores serão próprios.

#### **3.2 - PREPARAÇÃO**



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

Não serão aceitas quaisquer alterações no motor homologado, registrado ou autorizado. Para efeito de vistoria será tomado como base o motor lacrado em poder da FAERJ. Será permitido o intercâmbio de pino, pistão, gaiolas e biela, entre os motores homologados, registrados ou autorizados, desde que haja compatibilidade entre os mesmos. Será permitido a utilização de pistão Meteor para os motores 2 tempos, respeitando as medidas das fichas de homologação.

### **3.3 - TRANSMISSÃO**

O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão.

3.3.1 - O diâmetro do pinhão deverá ter as medidas homologadas pelo fabricante do motor utilizado.

### **3.4 – CABEÇOTE**

Será facultativo a utilização de cabeçote com válvula de descompressão. Será permitido o faceamento do cabeçote, exclusivamente para equalização do volume, sendo proibido alterar a câmara de combustão (bolha).

### **3.5 - MEDIÇÃO DO VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO**

Para todas categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão: O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de acordo com a categoria, medido a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Poderá ser utilizado também um gabarito para cada categoria, destinado a verificar a configuração da bolha.

3.5.1 - Para a medição do volume da câmara de combustão, deverá ser utilizado o seguinte método:

3.5.1.1 - A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**3.5.1.2** - A vela deverá ser removida e a medição será feita através de seringa de vidro, com utilização de óleo lubrificante 2T, para as categorias com motores 2T.

**3.6** - As seguintes peças serão de livre procedência:

Palheta, corrente, rolamentos (proibido rolamentos de cerâmica), gaiolas e coroa.

**3.7** - VELAS

Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas. Será permitido o uso de fixação do cachimbo da vela, desde que aprovado pelos Comissários Técnicos.

**3.8** - Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, será proibido, exceto para as categorias que utilizem motores já homologados com os sistemas supramencionados.

**3.9** - Para as categorias em que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para o evento, e deverá efetuar o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, na presença dos chefes de equipes e de pelo menos um Comissário.

A troca de motores somente será permitida com a autorização dos Comissários Técnicos.

**3.10** - REFRIGERAÇÃO

Os radiadores terão dimensões, especificações, e formas compatíveis com cada motor, e refrigerados a água. Será permitido o gerenciamento do fluxo de ar visando obter o máximo de eficiência no processo de refrigeração do motor, desde que o acionamento seja exclusivamente manual, operado pelo piloto, através de fitas adesivas, cortinas ou persianas de material plástico. No sistema de refrigeração será permitido o uso de aditivos comerciais. O uso de álcool será proibido.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

3.10.1 - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o radiador apresentar vazamento do líquido, desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
- e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- f) Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

## **ART. 4º - ESCAPAMENTO**

**4.1** - Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases no conjunto completo (curva de escape, escapamento, flexível e abafador), salvo disposição específica na categoria.

**4.2** - O sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**4.3** - Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 dB (decibéis), conforme a regulamentação CIK/FIA.

**4.4** - Deverá ser utilizado o escapamento com coletor (curva) homologado, do motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência. Somente o flexível deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor.

**4.5**- Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo.

b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

**4.6** - *Power-valve* será proibido, ou seja, todo sistema que de forma manual, elétrica, hidráulica ou por qualquer outro meio, puder modificar o ciclo normal da descarga, ou o ciclo normal dos seus gases, em qualquer

ponto entre o pistão e a saída do escapamento ao ar livre, quando o motor estiver em funcionamento.

**4.7** - Para a categorias PJMK as medições de escape, com uma trena, deverão ser conforme descritas a seguir:



4.7.1 - 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.

4.7.2 - O comprimento total do escapamento será de 810,0 mm, com tolerância de 5,0 mm para mais, e de 10,0 mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir do flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

## **ART. 5º - CARBURADOR**

**5.1** – Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA, CIK / CBA, ou autorizados CBA.

### **PREPARAÇÃO**

Não serão aceitas quaisquer alterações nos carburadores homologados, salvo disposição específica na categoria.

## **5.2 - PREPARAÇÃO**

Não serão aceitas quaisquer alterações nos carburadores homologados, salvo disposição específica na categoria.

**5.3** - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado CBA.

**5.4**- Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o silencioso do carburador ou *intake silencer* (filtro) desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
- e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- f) Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

**5.5** - Em caso de chuva, não poderá ser retirado o elemento filtrante do filtro e poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para trás.

## **ART. 6º - PESO**

**6.1** - O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

**6.2** - Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, em ordem de marcha, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios) e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado, conforme previsto no CDA.

a) Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da comissão técnica.

b) O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis, conforme previsto no CDA

c) O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra-porca, ou outro travamento.

**6.3** - A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempo, perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação. Ele poderá, porém, desprezar esse resultado, na hipótese de o regulamento da competição prever o descarte.



**6.4** - Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando ao aumento ou à redução de peso do conjunto kart/piloto, será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

## **ART. 7º - CHASSI**

**7.1** - Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/CBA para todas as categorias, salvo disposição específica na categoria.

**7.2** - Para as categorias Sprinter e Sênior, poderão ser utilizados chassis homologados CIK e registrados na CBA.

**7.3** - Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. A constatação de tal atitude ou prática implicará, na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova.

**7.3.1** – O chassi poderá apresentar soldas em sua estrutura, diferentes das de fábrica, exclusivamente para fins de reparo, não sendo permitido adicionar qualquer outro material que não seja proveniente do processo de soldagem. As soldas estarão sujeitas a aprovação da Comissão Técnica.

**7.4** - Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico ou compósito rígido, do assento do piloto até a parte frontal do kart. Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10 mm de diâmetro.

**7.5** - Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.

**7.6** - As rodas deverão ser homologadas, com ou sem parafusos. Para as categorias Mirim e Cadete, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essa categoria.

**7.7** - Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

**7.8** - A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas às Normas CIK/FIA, que preveem um volante circular, totalmente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.

**7.9** - 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 da corrente poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em 02 (dois) ou mais pontos. É obrigatório o uso protetor do pinhão para todas as categorias. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitida somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

**7.10** - Os pedais quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.

**7.11** - O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de 10 (dez) litros para as demais, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou da carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique a sua característica de translucidez.

O tanque não poderá estar revestido, totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes.

É permitido colocar adesivos no tanque.

O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem. Será permitido o uso de válvula *one way*.

**7.12** - Será permitido o uso de no máximo 04 (quatro) tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco.

**7.13** - Será permitida a utilização de somente 01 (uma) bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Cadete e Júnior Menor, que não poderão utilizar este artifício.

**7.14** - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 (cento e quarenta) cm, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

**7.15** - Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica.

**7.16** - É permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA e CIK/CBA, com ano de fabricação a partir de 2000 inclusive.

**7.17** - 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 CBA. O eixo deverá ainda ter as dimensões da tabela CIK-FIA:

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

## **ART. 8º - FREIOS**

**8.1** - Os freios deverão ser homologados CBA ou CIK/CBA, ou CIK registrado CBA.

**8.2** - Os freios mecânicos deverão ser autorizados pela CBA, e conter a marca do fabricante.

**8.3** - Os freios deverão ser comandados por 01 (um) só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, devendo ser acionados por um sistema hidráulico, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança, ligando o pedal ao cilindro.

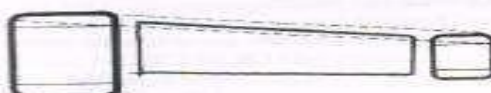
**8.4** - O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, com tolerância por desgaste de 1,5 mm na espessura e diâmetro externo, em relação ao valor especificado na Ficha de Homologação.

#### **ART. 9º - CARROCERIA**

**9.1** - A carroceria deverá ser composta por 02 (dois) painéis laterais, pelo painel dianteiro (bico) e pelo painel superior dianteiro (gravata), conforme homologação CBA, CIK/CBA e CIK registrado CBA.

**9.2** - Para as categorias Sprinter e Sênior, poderão ser utilizadas carrocerias homologadas CIK e registradas na CBA.

**9.3** - O painel lateral não poderá ultrapassar a altura de 400 mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro do perímetro delimitado pelo plano traçado entre as faces externas do pneu traseiro e dianteiro (alinhados), e o plano traçado entre as linhas limite das bandas de rodagem dos 02 (dois) pneus (alinhados), de conformidade com o desenho abaixo.



**9.4** - O painel superior dianteiro (gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50mm entre o painel e o volante e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.

**9.5** - Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte dos mesmos desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
- e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- f) Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

**9.6** – Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA.

**9.7** - Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira.

É permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.

**9.8** - Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.

## **ART. 10 - PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE)**

**10.1** - Será obrigatória a utilização da proteção traseira homologada CBA, para todas as categorias, conforme especificações das respectivas Fichas de Homologação.

10.1.1 - Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.

**10.2** - Poderão ser utilizados para-choques traseiros homologados CIK e registrados na CBA.

**10.3** - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer parte do mesmo desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo

b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens acima, deverá ser

informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

f) Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

## **ART. 11 – COMBUSTÍVEL**

**11.1** - Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 30:1. A proporção deverá ser informada no Regulamento Particular de Prova.

**11.2** - O combustível deverá ser fornecido pelo Organizador do evento.

**11.3** - Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante o evento.

a) A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT64 ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.

b) Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

## **ART. 12 – PNEUS**

**12.1** – Serão utilizados pneus da marca MG modelo “vermelho” sigla SH. Estes podem ser novos ou usados, entretanto este jogo será lacrado e deverá ser utilizado no treino classificatório, prova 01 e prova 02.

**12.2** - O Piloto que for utilizar pneus novos deverá adquiri-lo no ato da inscrição. Ele receberá o “voucher” que será entregue obrigatoriamente à

Comissão Técnica, para a retirada do pneu no horário determinado no Regulamento Particular de Prova.

**12.3** - Cada piloto deverá ter o seu próprio jogo de pneus homologado, não sendo permitido o compartilhamento de pneus entre os pilotos e nem entre categorias.

**12.4** – Os pneus usados que apresentarem desgastes excessivos poderão não ser aceitos pelos Comissários Técnicos por questões de segurança.

**12.5** - Após o sorteio dos pneus, deverá ser providenciado para que sejam montados pelas respectivas equipes em local determinado pela Organização. Os pilotos receberão de volta estes pneus, no abastecimento de sua categoria, para serem colocados no kart, fazendo-se, então a tomada de tempo.

Após a tomada de tempo os pneus, já na pesagem, deverão ser retirados do kart, sendo devolvidos às equipes para a prova, no Parque Fechado de Abastecimento.

**12.6** - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.

a) A qualquer momento poderá ser efetuada uma análise dos pneus, com a utilização do aparelho MiniRAE Lite. A medição de VOC dos pneus não poderá exceder ao valor limite máximo de 4 PPM (partes por milhão) em qualquer circunstância. Na montagem de pneus somente será permitida a utilização de água e sabão, de modo a não haver interferência na medição do equipamento.

b) Se ficar constatada qualquer uma das irregularidades acima, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.



**12.7** - Os pneus somente poderão ser inflados, no Parque de Vistoria Técnica, com ar comprimido, na presença de um membro da Comissão Técnica.

**12.8** - Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (WET), ou a manutenção de pneus “slicks”. Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e a mesma será para todos os pilotos, sem exceção.

**12.9** - Será proibido o uso de pneus recauchutados e uso de válvula de alívio de pressão.

**12.10** – Se o piloto trocar o jogo de pneus lacrado entre as duas provas, será excluído do evento. Exceto se for um autorizado pelo comissário técnico por questões de segurança.

## **ART. 13 – IDENTIFICAÇÃO**

**13.1** - A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, no centro da proteção traseira, e nas carenagens laterais na parte traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200 mm, na cor amarela, com números de 150 mm de altura e traço de 20 mm na cor preta. Nas carenagens laterais as medidas acima ficam limitadas às suas dimensões.

**13.2** - Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30 mm de altura por 50 mm de largura com as iniciais abaixo na cor preta, com traço de 08 mm como segue:

JM para PJMK;

J para PJK;

N para PNK;

G para PGK;

SA para PSK-A;

SB para PSK-B;

**13.3** - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a

cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart.

No caso de perda de 02 (duas) identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

**13.4** - Ficarà obrigatoriamente reservado para uso do Organizador, 02 (dois) espaços com as dimensões mínimas de 200X50 mm, na carroceria, em lugar visível.

#### **ART. 14 – AVARIA TÉCNICA**

Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

##### **14.1 - TREINOS LIVRES OU DE AQUECIMENTO**

O piloto deverá conduzir seu kart aos boxes ou à área de manutenção, conforme o caso, para que sua equipe efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse da equipe, o responsável deverá solicitar à Direção de Prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a Direção de Prova julgar seguro o procedimento.

##### **14.2 - TOMADA DE TEMPO**

Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir o seu kart ao Parque Fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que sua equipe o conduza ao Parque Fechado ao final da atividade.

##### **14.3 - BATERIAS OU PROVA**

O piloto deverá conduzir o seu kart ao Parque de Manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde sua equipe efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso

ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.

**14.4** - A desobediência ao disposto no item 14.1 deste Artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme o Artigo 16 do Regulamento Desportivo e o CDA 2022, a critério dos Comissários Desportivos.

**14.5** - A desobediência ao disposto nos itens 14.2 e 14.3 deste Artigo poderá implicar na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

#### **ART. 15 - ACESSÓRIOS PROIBIDOS**

Será terminantemente proibido nos treinos livres, classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como, telemetria ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor.

Será também proibido o uso de quaisquer equipamentos de transmissão ou recepção de rádio-comunicação, smartphones, tablets e/ou similares e ainda câmera de filmagem fixada no capacete.

A câmera de filmagem pode ser colocada na gravata do kart sem atrapalhar a identificação do mesmo. Em qualquer outro local, só com a autorização da Comissão Técnica.

Fica permitida a utilização de conta-giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de registro de tempo por volta, inclusive os que possuam GPS acoplado e de temperatura da água, através de sensor.

#### **ART. 16 – DO PARQUE FECHADO**

Será permitido o acesso ao parque fechado somente a membros das equipes, devidamente identificados através de pulseira e/ou colete com única e exclusiva finalidade de colocar o kart sobre o carrinho de transporte, salvo

quando permitido ou requisitado por algum membro da Comissão Técnica. A não observância deste implicará em penalização ao piloto.

**16.1** – Somente será permitido o ingresso de carrinhos de transporte com placa de identificação em acordo com o ART. 13.

## **DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA**

### **ART. 17 – CATEGORIA JÚNIOR MENOR**

#### **17.1 - MOTOR**

Homologado CBA, das marcas KTT, Parilla (MY09 e MY010) ou Ital System, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer qualquer tratamento térmico ou químico.

O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14 mm e passo de 1,25 mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.

O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm<sup>3</sup>, conforme Ficha de Homologação.

Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da FAERJ.

#### **17.2 - VELA**

Não poderá apresentar retrabalho.

A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento de 19 mm e passo de 1,25 mm.

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 BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium

### **17.3 - CARBURADOR**

Homologado CBA, sem preparação ou retrabalho, mantendo-se as especificações e originalidade da ficha de homologação.

### **17.4 - FLANGE**

Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17 mm.

### **17.5- COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)**

Deverá ser homologado CBA, sem preparação ou retrabalho, podendo intercambiar desde que não haja nenhuma adaptação.

### **17.6 - ESCAPAMENTO**

Deverá ser utilizado escapamento Spinery ou Roma homologado CBA, com único bocal de saída medindo 22 ou 25mm medido no anel, sem retrabalho, em conformidade com o ARTº 4.7.

### **17.7 – ABAFADOR**

Não será utilizado abafador.

### **17.8 - 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.

### **17.9 - PIRÂMIDE**

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

### **17.10 - ENTRADA DE AR**

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

### **17.11 - RELAÇÃO**

Pinhão de 10 dentes, original do motor Homologado CBA.

O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

### **17.12 - CHASSI**

Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA, com ano de fabricação a partir de 2010 inclusive.

#### **17.12.1 - 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 1060 mm no máximo, em conformidade com o artigo 7.17.

#### **17.12.2 - Cubo de roda**

Os cubos de roda dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90  $\pm$  1 mm, ambos com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados, podendo ser de magnésio ou alumínio.

Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.

### **17.13 - FILTRO (Inlet silencer)**

Deverá ser homologado CBA, da marca RBC, com as cornetas possuindo 25mm de diâmetro e elemento filtrante original conforme ficha de homologação.

### **17.14 - PESO**

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

### **17.15 - IGNIÇÃO**

Analógica, sem variação

### **17.16 - IDENTIFICAÇÃO**

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra JM, conforme o artigo 13 deste regulamento.

### **17.17 – PNEUS**

Serão da marca MG, vermelho, modelo SH.

## **ART. 18 - CATEGORIAS SPRINTER, SPRINTER ROOKIE, SENIOR E SENIOR LIGHT**

### **18.1- MOTOR**

Homologado CBA, das marcas KTT, Parilla (MY09, MY010 ou MY013) ou Ital System refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer qualquer tratamento térmico ou químico.

O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14 mm e passo de 1,25 mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.

O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm<sup>3</sup>, conforme Ficha de Homologação.

Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da FAERJ.

### **18.2 - VELA**

Não poderá apresentar retrabalho.

A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento de 19 mm e passo de 1,25 mm.

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 BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium

### **18.3 - CARBURADOR**

Homologado CBA, sem preparação ou retrabalho, mantendo-se as especificações e originalidade da ficha de homologação.

### **18.4 - FLANGE**

Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28 mm.

### **18.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):**

Deverá ser homologado CBA, sem preparação ou retrabalho, podendo intercambiar desde que não haja nenhuma adaptação.

### **18.6 - ESCAPAMENTO**

Deverá ser utilizado escapamento Spinery ou Roma homologado CBA, com único bocal de saída medindo 22 ou 25mm medido no anel, sem retrabalho.

### **18.7 - ABAFADOR**

Não será utilizado abafador.

### **18.8 - JUNTAS**

Livres, espessura máxima de 2 mm.

### **18.9 - PIRÂMIDE**

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



### **18.10 - CHASSI**

Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA, com ano de fabricação a partir de 2010 inclusive.

#### **18.10.1- Eixo traseiro**

Em conformidade com o artigo 7.17, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

#### **18.10.2- Cubo de roda**

Os cubos de roda dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90  $\pm$  1 mm, ambos com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados, podendo ser de magnésio ou alumínio.

Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.

### **18.11- PESO**

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg para as categorias Sprinter Rookie e Sprinter.

Para as categorias Senior e Senior Light o peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 kgs.

### **18.12 - IDENTIFICAÇÃO**

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra em conformidade ao artigo 13 deste regulamento.

### **18.13 - RELAÇÃO**

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

### **18.14- IGNIÇÃO**

Analógica, sem variação.

### **18.15- FILTRO (Inlet silencer)**

Deverá ser homologado CBA, da marca RBC, com as cornetas possuindo 25mm de diâmetro e elemento filtrante original conforme ficha de homologação.

**18.16 – PNEUS**

Serão da marca MG, vermelho, modelo SH.

**18.17 – Flexível**

Com a medida entre 50mm e 111 mm.

**ART. 19 - CASOS OMISSOS**

Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

**ART. 20 – RESPONSABILIDADES**

A FAERJ, os Clubes e os Patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver(em) cometido ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

O presente Regulamento foi elaborado pelo CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das Normas técnicas e desportivas e / ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Rio de Janeiro, 01 de novembro de 2022.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente - FAERJ