



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CAMPEONATO ESTADUAL DE KART - 2015

REGULAMENTO TÉCNICO

ART. 1º - PROIBIÇÕES	2
ART. 2º - EQUIPAMENTO.....	2
ART. 3º - MOTOR.....	3
ART. 4º - ESCAPAMENTO.....	6
ART. 5º - CARBURADOR.....	9
ART. 6º - PESO	10
ART. 7º - CHASSI	12
ART. 8º - FREIOS	15
ART. 9º - CARROCERIA.....	16
ART. 10 - PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE)	18
ART. 11 - COMBUSTÍVEL.....	19
ART. 12 - PNEUS	19
ART. 13 - IDENTIFICAÇÃO	22
ART. 14 - AVARIA TÉCNICA.....	24
ART. 15 - ACESSÓRIOS PROIBIDOS	25
ART. 16 - CATEGORIA CADETE (PILOTOS PMK E PCK)	26
ART. 17 - CATEGORIA JÚNIOR MENOR (PILOTO PJMK).....	30
ART. 18 - CATEGORIA SPRINTER (PILOTOS PJK, PK E PGK)	34
ART. 19 - CATEGORIA SÊNIOR (PILOTOS PSK-A, PSK-B E SS)	37



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 20 - CATEGORIA F4 (F4, F4 Light e F4 Super)	40
ART. 21 - CATEGORIA F400 (Graduado e Sênior)	44
ART. 22 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES	47
ART. 23 - CASOS OMISSOS	48
ART. 24 - RESPONSABILIDADES	48

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 em eventuais fixações de partes do kart.

ART. 2º - EQUIPAMENTO

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, salvo disposição autorizada na categoria, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, carenagem, pára-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.

2.1 - Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK ou CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

2.2 - Somente poderão ser utilizados os eixos normatizados neste Regulamento.

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 a categoria PCK: Mínimo de 160cc e máximo de 168cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, autorizado pela CBA.

3.1.2 - Para as categorias F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior: Mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, para a categoria F-4, autorizado pela CBA.

3.1.3 - Motores para outras categorias: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologado pela CBA.

3.2 - PREPARAÇÃO

Não serão aceitas qualquer alteração no motor homologado, exceto para as categorias F400 Graduado e F400 Sênior.

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

É permitido o intercâmbio de peças internas entre os motores homologados.

3.3 - TRANSMISSÃO

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para as categorias PCK, F-4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior.

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

3.4 - MEDIÇÃO DO VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO

Para todas as 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, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

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

3.4.1.1 - A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente;

3.4.1.2 - A vela deverá ser removida, e poderá ser inserida em seu habitáculo a peça (plug) denominado “inserto” conforme desenho CIK/FIA.

3.5 - As seguintes peças serão de livre procedência:

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

3.6 - Velas

Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

3.7 - 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.

3.8 - Para as categorias em que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para a prova aos Comissários Técnicos. Estes farão o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário Desportivo. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos e “*ao visual*” dos chefes de equipes. A troca de motores somente será permitida com a autorização dos Comissários Desportivos.

3.9 - REFRIGERAÇÃO

Os radiadores terão tamanho e especificação de forma compatível a cada uma das categorias de motor, construídos em alumínio e refrigerados a água.

É 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.

Somente água poderá ser utilizada no sistema de arrefecimento, sendo permitido o uso de aditivo comercial.

3.10 - Os motores das categorias Cadete, Júnior Menor, Sprinter, Sênior, F4, F4 Light e F4 Super serão fornecidos pela RBC Preparação de Motores e sorteados pela FAERJ.

3.11 - Todo piloto terá 01 (um) bônus de troca de motor no Campeonato, sem penalização.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

3.12 - O piloto que efetuar a troca de motor após o uso do bônus, por qualquer motivo, acrescentará 01 (um) segundo na primeira troca e 03 (três) segundos a cada troca subsequente, no seu tempo do resultado final. Se a troca for antes da tomada de tempo, o piloto acrescentará o(s) segundo (s) no seu melhor tempo e será reposicionado no grid de largada. Se a troca for após a tomada de tempo, o piloto acrescentará o(s) segundo (s) no resultado e será reposicionado no resultado final da prova. O acréscimo de tempo se dará a cada troca, ou seja, entre o sorteio e o treino classificatório, entre o treino classificatório e a primeira prova, entre a primeira e a segunda prova.

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, 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.

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 utilizado, sem retrabalho, mantendo as suas medidas, características e aparência.

É permitido o intercâmbio de curvas homologadas quando possível, sem nenhuma adaptação.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

4.5 - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou Parque de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para o reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

Independentemente do Diretor de Prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. 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 - Mesmo que o escapamento não esteja completamente solto, que não tenha caído ou que não tenha o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no item 4.5 deste Artigo, por motivo de segurança.

4.7 - “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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

4.8 - Para a categoria Júnior Menor as medições de escape deverão ser como abaixo:

Obs: Será utilizada a “trena” como ferramenta de medição.

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo, conforme o RNK 2015.

“a” e “b” deverão estar paralelas.

A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

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 da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

4.9 - Para a categoria Cadete deverá ser utilizado abafador homologado como escapamento, utilizando acoplamento padrão RBC.

4.10 - Abafador

Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA.

4.11 - Os escapamentos para a categoria F400 Graduado e F400 Senior, serão marcados e sorteados, e ao término de cada evento, serão devolvidos aos concorrentes.

Os escapamentos que serão entregues para o sorteio, poderão ser novos ou usados, sendo que os usados o Comissário Técnico poderá o recusar conforme o estado do mesmo.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

4.12 - Para as categorias Júnior Menor, Sprinter e Sênior os escapamentos deverão ser da marca Spinery, com única saída de 25 mm.

ART. 5º - CARBURADOR

5.1 - Somente poderão ser usados carburadores de borboleta.

5.2 - PREPARAÇÃO

Não serão aceitas qualquer alteração nos carburadores homologados, com exceção da categoria Sprinter, entretanto, deverão ser respeitadas as medidas limites. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

5.3 - Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA (exceto para as categorias, Cadete, F-4, F4 Light e F4 Super).

5.4 - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado CBA, exceto para as categorias F4, F4 Light e F4 Super, que deverão utilizar o filtro original do motor.

Se durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador “intake silencer” ou filtro soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, independentemente da Direção de Prova ter ou não sinalizado ao piloto com a bandeira preta com disco laranja, a equipe do kart deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção quando na prova e no Parque Fechado se nos treinos oficiais ou warm-up, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Na tomada de tempo, o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado prevalecendo somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Para a categoria Cadete, deverá ser utilizado o filtro padrão RBC.

5.5 - Em caso de chuva, 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 traz.

5.6 - Nas categorias Cadete, F-4, F4 Light e F4 Super, somente poderá ser usado o carburador Kei-Hin original do motor, sem retrabalho.

5.7 - Para as categorias F400 o carburador deve ser o original do GX 390 (KEY-HIM), sendo permitido entubar e preparar.

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, 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, salvo disposição em contrário.

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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

6.3 - 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. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica, e deverá ser lacrado.

6.4 - 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 do Regulamento da competição prever o descarte.

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

6.6 - Os pesos para as categorias são os seguintes:

- Cadete - Pilotos PMK 100 Kg, pilotos PCK 106 Kg;
- Júnior Menor - 135 Kg;
- Sprinter - 158 Kg;
- Sênior - 170 Kg;
- F4 - 183 Kg;
- F4 Light - 165 Kg;
- F4 Super - 205 Kg;
- F400 Graduado - 183 Kg;
- F400 Sênior - 183 Kg.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 7º - CHASSI

7.1 - Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA para todas as categorias.

7.2 - 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, exceto na categoria Cadete, que poderão deslocar o suporte do banco, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará, na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova.

7.3 - Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico 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.

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

7.5 - As rodas deverão ser homologadas, devidamente identificadas com a marca do fabricante do chassi homologado, com ou sem parafusos. Para a categoria Cadete, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essas categorias.

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

7.7 - A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK/FIA, que prevêem um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.

7.8 - 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, exceto para as categorias Cadete, F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em 02 (dois) ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

7.9 - 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.

7.10 - O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de 03 (três) litros para a categoria Cadete, e 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

7.11 - Será permitido o uso de no máximo 04 (quatro) tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco, exceto para a categoria Cadete, cujos tensores não poderão ser reguláveis.

7.12 - 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.

7.13 - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 (cento e vinte) cm para a categoria Cadete e 140 (cento e quarenta) cm para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

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

7.15 - Permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA.

7.16 - O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer à tabela abaixo e observadas as limitações de cada categoria:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,4



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

ART. 8º - FREIOS

8.1 - Os freios hidráulicos deverão ser homologados 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 ou mecânico, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança, ligando o pedal ao cilindro.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

8.5 - Na categoria Cadete será obrigatório o uso de freio mecânico. O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160 mm e espessura mínima de 04 mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.

8.6 - Os freios das demais categorias deverão ser hidráulicos.

ART. 9º - CARROCERIA

9.1 - A carroceria deverá ser composta por 02 (duas) carenagens laterais, 01 (uma) dianteira e 01 (um) painel frontal, conforme homologação CBA.

9.2 - A carenagem 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 do RNK 2015.

9.3 - O painel frontal não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50 mm 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

9.4 - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao Parque de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para o reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo.

No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito.

Independentemente do Diretor de Prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para a pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao Parque Fechado, sem o devido acessório.

9.5 - Para as categorias CadeteK, F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita, para a adaptação do motor.

9.6 - 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

9.8 - Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA.

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 - Para as categorias F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior, será permitido o uso de pára-choque metálico dos fabricantes dos chassis homologados, com a marca do fabricante.

10.3 - 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, e ao box ou Parque de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para o reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

Independentemente do Diretor de Prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que de cujo kart a proteção traseira soltar-se ou cair, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar ou cair. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

10.4 - Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito no item 10.3 deste Artigo.

ART. 11 - COMBUSTÍVEL

11.1 - Para as categorias Júnior Menor, Sprinter e Senior deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 25:1.

11.2 - Para as categorias Cadete, F-4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior será utilizado como combustível somente gasolina.

11.3 - O combustível deverá ser fornecido pelo Organizador do evento, devendo a proporção ser indicada no Regulamento Particular de Prova.

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

ART. 12 - PNEUS

12.1 - Para as categorias F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado e F400 Sênior, somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA da marca MG, vermelho, novos ou usados.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Os pneus usados, muito desgastados, poderão não ser aceitos pelos Comissários Técnicos, por questão de segurança.

12.1.1 - Cada piloto deverá ter o seu próprio jogo de pneus homologado para a sua categoria, não sendo permitido o compartilhamento de pneus entre os pilotos.

12.2 - Para as categorias Cadete, Júnior Menor, Sprinter e Sênior, os jogos de pneus deverão ser adquiridos junto ao Promotor do evento, onde o piloto receberá um “voucher” que terá de ser entregue, obrigatoriamente à Organização do evento no horário determinado pelo Regulamento Particular de Prova.

12.3 - 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 instalados 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.

12.4 - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos.

É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou ainda, de qualquer outro aditivo especial.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

12.5 - Os pneus somente poderão ser inflados, no Parque de Vistoria Técnica, com ar comprimido.

12.6 - 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.

12.7 - Será proibido o uso de pneus recauchutados.

12.8 - Caso um pneu apresente um defeito ou furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se então a troca por um segundo pneu.

No momento em que o pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,0 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, poderá o Comissário Técnico autorizar a utilização de um terceiro pneu.

Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

12.9 - Para a categoria Cadete (pneus MG Cadete) os pneus deverão ser utilizados conforme o procedimento abaixo:

- 01 (um) jogo de pneus novos para o 1º e o 5º evento.

12.9.1 - Os pilotos da categoria Cadete que não participarem do 1º e/ou do 5º evento, deverão adquirir junto ao Promotor, para sorteio, um jogo novo de pneus, acrescentando, aos seus tempos:

- para a tomada de tempo - 01 (um) segundo;

- para a prova - 03 (três) segundos.

12.10 - Para as categorias Júnior Menor e Sênior (pneus MG Vermelho) os pneus deverão ser utilizados conforme o procedimento abaixo:



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

- 01 (um) jogo de pneus novos para o 1º, o 4º e o 7º evento.

12.10.1 - Os pilotos das categorias Júnior Menor e Sênior, que não participarem do 1º e/ou do 4º e/ou do 7º evento, deverão adquirir junto ao Promotor, para sorteio, um jogo novo de pneus, acrescentando, aos seus tempos:

- para a tomada de tempo - 01 (um) segundo;
- para a prova - 03 (três) segundos.

12.11 - Para a categoria Sprinter (pneus MG Amarelo) os pneus deverão ser utilizados conforme o procedimento abaixo:

- 01(um) jogo de pneus novos para o 1º, o 4º e o 7º evento.

12.11.1 - Os pilotos da categoria Sprinter que não participarem do 1º e/ou do 4º e/ou do 7º evento, deverão adquirir junto ao Promotor, para sorteio, um jogo novo de pneus, acrescentando, aos seus tempos:

- para a tomada de tempo - 01 (um) segundo;
- para a prova - 03 (três) segundos.

12.12 - Os pneus das categorias Cadete, Júnior Menor, Sprinter e Sênior serão deixados aos cuidados dos Comissários Técnicos e os mesmos deverão estar na capa ou no pino.

A não observância do disposto ocasionará uma multa de ½ (meia) UP.

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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 de cada categoria na cor preta, com traço de 08 mm como segue abaixo:

M para PMK;

C para PCK;

JM para PJMK;

J para PJK;

K para PK;

G para PGK;

SA para PSK-A;

SB para PSK-B;

SS para Super Sênior;

F4 para F4;

F4L para F4 Light;

F4S para F4 Super;

FG para F400 Graduado;

FS para F400 Sênior.

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 das 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).



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

13.4 - Ficará 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 2015, 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 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, e de temperatura da água, através de sensor.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

ART. 16 - CATEGORIA CADETE (PILOTOS PMK E PCK)

16.1 - MOTOR

O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

16.1.1 - O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

16.1.2 - No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

16.1.3 - Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.

16.1.4 - Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.

16.1.5 - Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 03 mm.

16.1.6 - Será permitida a retirada do suporte do tanque.

16.1.7 - Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75 mm.

16.1.8 - Será permitida a retirada do limitador de giro.

16.1.9 - Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

16.1.10 - Será proibido o retrabalho do volante.

16.1.11 - Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

16.1.12 - Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.

16.1.13 - Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

16.1.14 - Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisoneiros.

16.1.15 - Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.

16.1.16 - Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.

16.1.17 - Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5 mm.

16.2 - EMBREAGEM

Deverá ser centrífuga, homologada CBA.

16.3 - CARBURADOR

Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulação de combustível.

A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho.

Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.

16.4 - FILTRO

Será obrigatório o uso de filtro padrão RBC.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

16.5 - JUNTAS

Serão livres, devendo porém manter as suas funções.

As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/baquelite e baquelite/bloco deverão manter obrigatoriamente a 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 01 (um) mm, medida na sua maior espessura.

16.6 - VELA

Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório.

Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

NGK BP5ES

NGK BP6ES

NGK BPR6ES

NGK BPR7ES

DENSO W20EP-U

DENSO W20EPR-U

DENSO W22EPR-U

16.7 - PNEUS

Deverão ser homologados CBA para a categoria Cadete.

16.8 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA.

Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.

16.8.1 - Eixo traseiro

Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca CBA ou do fabricante do chassi, com diâmetro de 35 mm, com



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

parede de espessura mínima de 3,8 mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

16.8.2 - Mangas de eixo

Homologada ou autorizada CBA.

Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte "U".

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

16.8.3 - Rodas

Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante de alumínio da marca Douglas.

16.8.4 - Cubo de roda

Homologado CBA para a categoria.

16.8.5 - Mancal do rolamento do eixo traseiro

Homologado CBA para a categoria.

16.8.6 - Rolamento do eixo traseiro

Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC - 207 $\varnothing 35 \times 72$.

16.8.7 - Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante do chassi.

16.8.8 - Fica proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

16.9 - Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da FAERJ.

16.9.1 - Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão RBC.

16.10 - ESCAPAMENTO

Como escapamento deverá ser utilizado abafador homologado com curva de acoplamento padrão RBC.

16.11 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 106 (cento e seis) kg.

Em todas as atividades de pista poderá ser verificada essa condição, passível de punição.

16.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra M para PMK e C para PCK, conforme o item 13.2.

ART. 17 - CATEGORIA JÚNIOR MENOR (PILOTO PJMK)

17.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 lame MY13 refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da Ficha de Homologação, proibido a 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 quaisquer tratamento térmico ou químico.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 18 cm³, 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 a vistoria técnica 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 BR10EG

DENSO IW27

DENSO IW31

BOSCH W07 CS

BOSCH W08 CS

NGK B105 EGV

NGK BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

17.3 - CARBURADOR

Botto, homologado CBA 2013, sorteado e fornecido junto com o motor.

17.4 - FLANGE

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

17.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

17.6 - ESCAPAMENTO

Da marca Spinery com única saída de 25 mm, medido no anel.

17.7 - ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

17.8 - JUNTAS

As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/ bloco deverão manter obrigatoriamente a sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

A função de vedação deverá ser cumprida por somente 01 (uma) unidade de no máximo 02 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

17.11 - RELAÇÃO

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.

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 50 mm com 1060 mm no máximo e em conformidade com o Artigo 7, item 7.16.

17.12.2 - Cubo de roda

O cubo de roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75 mm ou 90 mm \pm 1 mm, e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 mm ou 90 mm \pm 1 mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados.

É permitido usar bucha para a regulagem de caster e camber.

17.13 - FILTRO (Inlet Silencer)

Deverá ser homologado CBA.

17.14 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 135 (cento e trinta e cinco) Kg.

17.15 - IGNIÇÃO

Digital com corte ou analógica, sem variação.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

17.16 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra JM, conforme o item 13.2.

ART. 18 - CATEGORIA SPRINTER (PILOTOS PJK, PK E PGK)

18.1 - MOTOR

Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da Ficha de Homologação, proibido a 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 quaisquer 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 11 cm³, conforme a 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 a vistoria técnica será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da FAERJ.

18.2 - VELA

Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

NGK B9 EGV

NGK B10 EGV

NGK BR10EG

DENSO IW27



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

DENSO IW31

BOSCH W07 CS

BOSCH W08 CS

NGK B105 EGV

NGK BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium

18.3 - CARBURADOR

Botto, homologado CBA 2013, sorteado e fornecido junto com o motor.

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, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

18.6 - ESCAPAMENTO

Spinery com única saída de 25 mm, medido no anel.

18.7 - ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

18.8 - JUNTAS

Livres, espessura máxima 02 mm.

18.9 - PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

18.10 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA.

18.10.1 - Eixo traseiro

Deverá ser de conformidade com o Artigo 7, item 7.16, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

18.10.2 Cubo de roda

Livres.

18.11 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 158 (cento e cinquenta e oito) Kg.

18.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra J para PJK, K para PK e G para PGK, conforme o item 13.2.

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

Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

18.15 - FILTRO (Inlet Silencer)

Deverá ser homologado CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 19 - CATEGORIA SÊNIOR (PILOTOS PSK-A, PSK-B E SS)

19.1 - MOTOR

Homologado CBA 2010 lame MY 09 refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da Ficha de Homologação, proibido a 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 quaisquer 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 11 cm³, 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 técnica será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da FAERJ.

19.2 - VELAS

Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

NGK B9 EGV

NGK B10 EGV

NGK BR10EG

DENSO IW27

DENSO IW31

BOSCH W07 CS

BOSCH W08 CS

NGK B105 EGV

NGK BR9EIX Iridium



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

NGK BR10EIX Iridium

19.3 - CARBURADOR

Botto, homologado CBA 2013, sorteado e fornecido junto com o motor.

19.4 - FLANGE

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

19.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

19.6 - ESCAPAMENTO

Spinery com única saída de 25 mm, medido no anel.

19.7 - ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

19.8 - JUNTAS

Livres, espessura máxima 02 mm.

19.9 - PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

19.10 - CHASSI

Homologado CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

19.10.1 - 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 50 mm com 1060 mm no máximo, e em conformidade com o Artigo 7, item 7.16.

19.10.2 - Cubo de roda

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

19.11 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 170 (cento e setenta) Kg.

19.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SA para PSK-A, letra SB para PSK-B, letra SS para SS, conforme o item 13.2.

19.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

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

19.14 - IGNIÇÃO

Será opcional digital com corte ou analógica (sem variação).

19.15 - FILTRO (Inlet Silencer)

Deverá ser homologado CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 20 - CATEGORIA F4 (F4, F4 Light e F4 Super)

20.1 - MOTOR

O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, modelo T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

20.1.1 - O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 54cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

20.1.2 - No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

20.1.3 - Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.

20.1.4 - As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço nessas mesmas molas.

20.1.5 - Será permitida a retirada do suporte do tanque.

20.1.6 - Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75 mm.

20.1.7 - Será permitida a colocação de bronzinas, porém a equidistância dos furos deverá ser mantida.

20.1.8 - Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75 mm, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição.

20.1.9 - Será permitida a retirada do limitador de giro.

20.1.10 - Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

20.1.11 - Será proibido o retrabalho do volante.

20.1.12 - Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

20.1.13 - Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.1.14 - O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de 200 ± 20 mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.

20.1.15 - Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

20.1.16 - Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.

20.1.17 - Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.

20.1.18 - Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.

20.1.19 - O motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.

20.2 - EMBREAGEM

Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto).

20.3 - CARBURADOR

Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulação de combustível.

A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho.

Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.

20.4 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.5 - ESCAPAMENTO

O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.

20.6 - ABAFADOR

Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

20.7 - FILTRO

Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.

20.8 - JUNTAS

Serão livres, devendo manter as suas funções.

20.9 - VELA

Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório.

Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

NGK BP6ES

NGK BPR6ES

NGK BPR7ES

DENSO W20EP-U

DENSO W20EPR-U

DENSO W22EPR-U

20.10 - BOBINA

Original e obrigatória a sua fixação no ponto original, sem retrabalho.

20.11 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Livre.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.12 - CHASSI

Homologado CBA.

20.12.1 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 50 mm com 1060 mm no máximo, e em conformidade com o Artigo 7, item 7.16.

20.12.2 - Cubo de roda

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

20.13 - COROA

Será definida no Regulamento Particular da Prova.

20.14 - PÁRA-CHOQUE

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

20.15 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 183 (cento e oitenta e três) kg para a F4, 165 (cento e sessenta e cinco) Kg para a F4 Light e 205 (duzentos e cinco) Kg para a F4 Super.

20.16 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4 para F4, F4L para F4 Light e F4S para Super, conforme o item 13.2.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.17 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser central, original do chassi.

ART. 21 - CATEGORIA F400 (Graduado e Sênior)

21.1 - MOTOR

O motor será o Honda GX390 autorizado CBA modelo T1, T2 ou H1 (QH), 4T, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

21.1.1 - Volume da Câmara de combustão

Mínimo 45cc, medida na condição de término de corrida, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio de rosca da vela.

21.1.2 - Cabeçote

Original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.

21.1.3 - Prisioneiros

Será de livre procedência.

21.1.4 - Bloco do Motor

Somente será permitido o corte do suporte do tanque.

21.1.5 - Virabrequim

Original sendo permitida a adaptação para a fricção e a retífica de até 0,75 mm, mantendo o curso original.

21.1.6 - Biela

Original, permitido o uso de bronzina e o corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distancia entre os furos original.

21.1.7 - Pistão

Original até 0,75 mm, sem retrabalho.

21.1.8 - Conjunto limitador

Original, retirada total ou parcial.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

21.1.9 - Motor

Não será permitido o intercâmbio entre os motores T1, T2 e/ou H1, exceto o pistão.

21.1.10 - Válvula de Admissão e Escape

Original, podendo retrabalhar, porém mantendo os diâmetros da cabeça das válvulas originais.

21.1.11 - Tuchos e Varetas

Original sem retrabalho.

21.1.12 - Molas e Travas de Válvulas

As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço nestas mesmas molas.

As travas de válvulas deverão ser originais.

21.1.13 - Coletor de Escape

Será de livre procedência com comprimento de 200 mm + 20 mm.

21.1.14 - Comando de Válvulas

Original sem retrabalho.

21.1.15 - Balancim

Não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.

21.1.16 - Volante

Original podendo ser aliviado e/ou balanceado mantendo o diâmetro externo, o rasgo de chavetas sem retrabalho e magneto original, com peso mínimo de 04 (quatro) kg.

21.1.17 - Chaveta do volante

Original sem retrabalho mantendo o seu uso original, que é fixar o volante no ponto determinado pela Honda.

21.1.18 - Cilindro

Deverá permanecer original, sendo permitida a retífica.

21.1.19 - Anel

É permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75 mm.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

21.2 - EMBREAGEM

13 dentes com corrente do passo 42 (moto) homologada CBA.

21.3 - CARBURADOR

Original do GX 390 (KEY-HIM), sendo permitido entubar e preparar.

21.4 - FILTRO

Será permitido o uso de filtro original e/ou turbo-mangueira.

21.5 - JUNTAS

Livre, devendo manter as suas funções.

21.6 - BOBINA

Original e obrigatória a sua fixação no ponto original sem retrabalho.

21.7 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Livre.

21.8 - COROA

Até 45 dentes.

21.9 - VELA

São livres.

21.10 - PESO

183 (cento e oitenta e três) kg.

21.11 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla FG para Graduado e FS para Sênior, conforme o item 13.2.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 22 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES

Os motores quando sorteados obedecerão aos seguintes critérios:

22.1 - O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da Organização, até o momento de sua devolução.

22.2 - Se o motor for danificado durante os testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a Organização do evento.

22.3 - Quaisquer danos externos no motor ou no escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

22.4 - Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no Parque Fechado e em horário determinado pelo Regulamento Particular de Prova, na presença do Comissário Desportivo, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.

22.5 - Entre qualquer atividade de pista, os Comissários poderão ressortear os motores.

22.6 - Condições para eventuais trocas de motores

A Organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca.

A prioridade para a troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelos Comissários Técnicos, que deverão comunicar imediatamente aos Comissários Desportivos.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até 05 (cinco) minutos após a atividade de pista.

22.7 - Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá a sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:

Se houver quebra do pistão;

Se houver quebra da biela;

Se houver a fusão da biela;

Se houver a quebra do virabrequim;

Se a rosca da porca da curva espanar;

Se a rosca do cabeçote espanar.

22.8 - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item 22.7, o piloto deverá ser penalizado conforme o item 3.12 deste Regulamento.

ART. 23 - CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

ART. 24 - 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).



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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, 11 de março de 2015.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente - FAERJ