



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CAMPEONATO SERRANO DE KART - 2017

REGULAMENTO TÉCNICO

ART. 1º - PROIBIÇÕES	2
ART. 2º - EQUIPAMENTO.....	2
ART. 3º - MOTOR.....	2
ART. 4º - ESCAPAMENTO.....	5
ART. 5º - CARBURADOR.....	7
ART. 6º - PESO	8
ART. 7º - CHASSI	9
ART. 8º - FREIOS	13
ART. 9º - CARROCERIA.....	14
ART. 10 - PROTEÇÃO TRASEIRA (PARA-CHOQUE)	15
ART. 11 - COMBUSTÍVEL.....	16
ART. 12 - PNEUS	17
ART. 13 - IDENTIFICAÇÃO	19
ART. 14 - AVARIA TÉCNICA.....	20
ART. 15 - ACESSÓRIOS PROIBIDOS	21
ART. 16 - CATEGORIA SPEED	22
ART. 17 - CATEGORIA F4 Júnior.....	24
ART. 18 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES.....	28
ART. 19 - CASOS OMISSOS	30
ART. 20 - RESPONSABILIDADES	30



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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, 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.

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

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 Speed, Homologado CBA 2010 e 2013, refrigerado a água, próprios.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

3.1.2 - Para a categoria F4 Júnior, mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, autorizado pela CBA.

Os motores serão fornecidos pela TK Motores.

3.2 - PREPARAÇÃO

Não serão aceitas qualquer alteração no motor homologado ou autorizado CBA.

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

É permitido o intercâmbio de algumas peças internas autorizadas pela comissão técnica da Faerj entre os motores homologados ou autorizados CBA.

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, exceto para a categoria F4 Júnior.

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:



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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;

3.4.1.3 - A medição será feita através de seringa de vidro, com utilização de óleo lubrificante 20w40 para a categoria F4 Júnior e óleo lubrificante 2T, para a categoria Speed.

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.

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 a categoria em que houver sorteio de motor, 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

Deverá ser utilizada água no sistema de arrefecimento, sendo permitido apenas o uso de aditivo comercial e sendo proibido o uso de álcool.

3.10 - Os motores da categoria F4 Júnior, serão sorteados pela FAERJ.

3.11 - Todo piloto terá 1 (um) bônus de troca de motor no Campeonato, sem penalização, que será aplicado na primeira troca.

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 evento, ao seu tempo no resultado final. Se a troca for antes da tomada de tempo, será aplicada a penalização com o seu reposicionamento no grid de largada. Se a troca for após a tomada de tempo, será aplicada a penalização ao resultado final da prova.

Em caso de rodada dupla, o piloto será penalizado por troca de motor na prova em que efetuar a troca.

O acréscimo de tempo se dará a cada troca, ou seja, entre o sorteio e o treino classificatório, entre o treino classificatório e a(s) prova(s).

ART. 4º - ESCAPAMENTO

4.1 - Somente poderão ser utilizados escapamentos na forma prevista na parte específica de cada categoria desse regulamento, não podendo ter retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar a saída falsa de gases, no conjunto completo, (curva de escape, escapamento e abafador).

4.2 - O sistema de escapamento deverá ser localizado atrás do banco.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

Somente 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 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

4.8 - Para a categoria Speed os escapamentos deverão ser da marca Spinery, com única saída de 25 mm, sorteados, lacrados e retidos ao término de cada evento.

Após o último evento do Campeonato, cada piloto receberá um dos escapamentos utilizados, de maneira aleatória.

ART. 5º - CARBURADOR

5.1 - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer”, padrão RBC homologado CBA.

Para a categoria F4 Júnior, deverão utilizar o filtro tipo turbo de propriedade do piloto.

Em situações climáticas em que o fornecedor (TK Motores) dos motores avaliar riscos aos equipamentos, o mesmo irá fornecer o filtro original para todos os concorrentes que obrigatoriamente terão de utilizá-los.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

5.2 - PREPARAÇÃO

Somente poderão ser feitas alterações ou ajustes permitidos especificamente em sua categoria.

5.3 - 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 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.

5.4 - Em caso de chuva, não poderá ser retirado o elemento filtrante do filtro, deverá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, em caso de orientações do fornecedor de motor, 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, 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 a vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da Comissão Técnica.

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.

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 serão os seguintes:

- F4 Júnior - 145 Kg;
- Speed - 163Kg.

ART. 7º - CHASSI

7.1 - Deverão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Para a categoria F4 Júnior poderão ser utilizados chassis homologados com ano de fabricação a partir de 1996 e para a categoria Speed, chassis homologados com fabricação a partir de 2008.

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 F4 Júnior que poderá 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 devidamente identificadas com a marca do fabricante com ou sem parafusos.

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 preveem um volante circular, totalmente fechado.



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 a categoria F4 Júnior.

O protetor 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 permitida 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 10 (dez) litros, 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.

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.

7.13 - 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.

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

7.15 - É 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
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 ou CIK/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.

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 - Os freios deverão ser hidráulicos.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 2017.

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.

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 a categoria F4 Júnior 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.

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 (PARA-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 a categoria F4 Júnior, será permitido o uso de para-choque metálico.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

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 a categoria Speed deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 30:1.

11.2 - Para a categoria F4 Júnior 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

ART. 12 - PNEUS

12.1 - O concorrente na sua primeira participação deverá entregar seu jogo de pneus para lacração e ao término de cada evento obrigatoriamente ele ficará retido junto ao organizador.

No 3º evento a critério de cada concorrente poderá ser levado um outro jogo de pneus para lacração em substituição ao anteriormente utilizado.

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 - Os pilotos da categoria F4 Júnior, poderão usar pneus novos ou usados.

Se no 1º evento o piloto apresentar os pneus novos, os mesmos serão lacrados e retidos para serem utilizados também no 2º e 3º eventos.

Se no 1º evento o piloto apresentar os pneus usados, os mesmos poderão ser retirados após o 1º evento e deverão apresentar outro jogo de pneus usados para o 2º e 3º eventos.

12.3 - Para a categoria Speed, os jogos de pneus novos deverão ser adquiridos junto ao Promotor quando da sua primeira participação, onde o piloto receberá um “voucher” que terá de ser entregue, obrigatoriamente à Organização do evento no horário determinado pelo Regulamento Particular de Prova.

12.3.1 - Após o sorteio dos pneus, deverá ser providenciado para que sejam montados pelas respectivas equipes em local determinado pela Organização. A montagem deverá ser feita na presença de um membro da comissão técnica.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

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 Speed (pneu MG Vermelho) os pneus deverão ser utilizados conforme o procedimento abaixo:

- 01 (um) jogo de pneus novos para o 1º evento, onde o mesmo será lacrado, retido e deverá ser utilizado no 2º evento.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Para o 3º evento será opcional o uso de um jogo de pneus novos ou os pneus usados lacrados e retidos que deverão ser usados nas 02 (duas) corridas.

12.10 - Os pilotos da categoria Speed, que não participarem do 1º 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 e para a prova 03 (três) segundos.

12.11 - Os pneus de todas as categorias 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.

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 8 mm como segue abaixo:

J, K, G, SA ou SB para a categoria Speed, de acordo com a graduação do piloto.

F4J para a categoria F4 Júnior.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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).

13.4 - Ficarão obrigatoriamente reservados 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 do Regulamento Desportivo e o CDA 2017, 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 SPEED

16.1 - MOTOR

Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter), 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 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 12cm³, 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 CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2 mm.

16.2 - VELA

Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

NGK B9 EGV

NGK B10 EGV

16.3 - CARBURADOR

Permitido o uso de somente 1 (um) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.

16.4 - FLANGE

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

16.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

16.6 - ESCAPAMENTO

Somente poderão ser utilizados escapamentos da marca SPINERY, com uma única saída redonda de 25 mm, sem retrabalho, homologados e/ou autorizados pela CBA ou CIK/CBA, e estes só poderão ser adquiridos com o organizador do evento, serão sorteados.

16.7 - ABAFADOR

Não será utilizado abafador.

16.8 - JUNTAS

Livres, espessura máxima de 02 mm.

16.9 - PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre. Será fornecida junto com o motor.

16.10 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.

16.10.1 - Eixo traseiro



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, segundo artigo 7.16.

16.10.2 - Cubo de roda

Livre.

16.11 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 163 (cento e sessenta e tres) Kg.

16.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e sigla de acordo com o artigo 13.2.

16.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

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

16.14 - IGNIÇÃO

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

16.15 - FILTRO (Inlet silencer)

Padrão RBC com o elemento do filtro de ar original homologado CBA, sorteado e fornecido junto com o motor e ficará retido com o organizador.

ART. 17 - CATEGORIA F4 Júnior

17.1 - MOTOR

O motor será exclusivamente o Honda GX 390, autorizado CBA, modelo T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, sorteados



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

pela organização, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

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

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

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

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

17.1.5 - Será permitida a retirada do suporte do tanque.

17.1.6 - 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.

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

17.1.8 - 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.

17.1.9 - Será permitida a retirada do limitador de giro.

17.1.10 - Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

17.1.11 - Será proibido o retrabalho do volante.

17.1.12 - Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

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

17.1.14 - O coletor de escapamento será de livre procedência, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

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

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

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

17.1.19 - 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.

17.2 - EMBREAGEM

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

17.3 - CARBURADOR

Será permitida tanto a calibragem do furo do giclê principal ou a adaptação da agulha de regulagem 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.

17.4 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

Será fornecido junto com o motor, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.

17.5 - ESCAPAMENTO

Será utilizado o do tipo Spinery com saída única redonda.

17.6 - ABAFADOR



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A categoria não utilizará.

17.7 - FILTRO

Deverão utilizar o filtro tipo turbo de propriedade do concorrente.

Em situações climáticas que o fornecedor dos motores avaliar riscos aos equipamentos, o mesmo irá fornecer o filtro original para todos os concorrentes que obrigatoriamente terão de utilizá-los.

17.8 - JUNTAS

Serão livres, devendo manter as suas funções.

Serão fornecidas junto com o motor.

17.9 - VELA

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

Será fornecida junto com o motor.

17.10 - BOBINA

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

17.11 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Livre.

Será fornecida junto com o motor.

17.12 - CHASSI

Deverão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/CBA, com ano de fabricação a partir de 1996 inclusive.

17.12.1 - Eixo traseiro



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

17.12.2 - Cubo de roda

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

17.13 - COROA

Até 40 dentes.

17.14 - PARA-CHOQUE

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

17.15 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser central, original do chassi.

17.16 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 145 (cento e quarenta e cinco) Kg.

17.17 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, com sigla F4J conforme o item 13.2.

ART. 18 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES

Os motores quando sorteados obedecerão aos seguintes critérios:

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

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

18.4 - 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.

18.5 - Entre qualquer atividade de pista, os Comissários poderão resortejar os motores.

18.6 - 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.

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

18.7 - 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:



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

18.8 - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item 18.7, o piloto deverá ser penalizado conforme o item 3.12 deste Regulamento.

18.8.1 - Após o sorteio do motor, o mesmo deverá ser conferido e imediatamente após sua montagem no kart, deverá ser testado na presença de um oficial da comissão técnica.

Caso o motor não ligue, poderá ser sorteado outro motor sem que haja uso do bônus ou penalização ao concorrente.

Se esta reclamação for feita em qualquer momento depois deste anteriormente descrito, não terá direito ao sorteio sem penalização.

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).



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, 19 de setembro de 2017.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente - FAERJ