



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CAMPEONATO ESTADUAL DE KART - 2017

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	11
ART. 8º - FREIOS	14
ART. 9º - CARROCERIA.....	15
ART. 10 - PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE)	17
ART. 11 - COMBUSTÍVEL.....	18
ART. 12 - PNEUS	18
ART. 13 - IDENTIFICAÇÃO	21
ART. 14 - AVARIA TÉCNICA	22
ART. 15 - ACESSÓRIOS PROIBIDOS	23
ART. 16 - CATEGORIA CADETE.....	23
ART. 17 - CATEGORIA JÚNIOR MENOR.....	28
ART. 18 - CATEGORIA JÚNIOR	31



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 19 - CATEGORIA NOVATO	34
ART. 20 - CATEGORIA GRADUADO	37
ART. 21 - CATEGORIA SÊNIOR	40
ART. 22 - CATEGORIAS F4 E F4 JÚNIOR	42
ART. 23 - CATEGORIAS SUPER F4 E F400.....	46
ART. 24 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES	51
ART. 25 - CASOS OMISSOS	52
ART. 26 - RESPONSABILIDADES	52

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, para-choque traseiro, motor, flange, carburador, “intakesilencer”, 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 Cadete

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, fornecido por CUCA Racing e sorteado pela FAERJ.

3.1.2 - Para as categorias F4, F4 Júnior, Super F4 e F400

Mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar, da marca Honda ou seus similares, modelo originalmente com 13 hp, autorizado pela CBA.

Para as categorias F4, F4 Júnior e F400 os motores serão fornecidos por CUCA Racing e sorteados pela FAERJ.

Para a categoria Super F4 os motores serão próprios.

3.1.3 - Para todas as categorias 2 tempos

Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologado pela CBA, fornecidos pela JB Parts e sorteados pela FAERJ.

3.2 - PREPARAÇÃO

Não serão aceitas qualquer alteração no motor homologado, exceto para as categorias Super F4 e F400.

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

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, F4, F4 Júnior, Super F4 e F400.

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.

3.4.1.3 - A medição será feita através de seringa de vidro, com utilização de óleo lubrificante 20w40 para as categorias com motores 4T e óleo lubrificante 2T, para as categorias com motores 2T.

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 Técnicos.

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.

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

3.10 - Os fornecedores de motor de todas as categorias serão definidos no Regulamento Particular da prova e serão sorteados pela FAERJ.

3.11 - Todo piloto terá 01 (um) bônus de troca de motor no Campeonato, sem penalização. Esse bônus será utilizado obrigatoriamente na primeira troca que o piloto desejar fazer no Campeonato.

3.12 - Após a utilização do bônus (item 3.11), o piloto que durante o Campeonato desejar efetuar nova troca sofrerá as seguintes penalizações:



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

3.12.1 - Troca durante os treinos de sábado ou domingo até antes da tomada de tempo:

Na primeira troca após a utilização do bônus, terá 01 (um) segundo acrescido ao seu tempo na tomada de tempo e a partir da segunda troca terá 03 (três) segundos acrescidos ao seu tempo na tomada de tempo a cada nova troca. Após esses somatórios ele será reposicionado no grid de largada.

3.12.2 - Troca após a tomada de tempo e antes da primeira prova:

Na primeira troca terá 01 (um) segundo acrescido ao seu tempo total de prova e a partir da segunda troca terá 03 (três) segundos acrescidos ao seu tempo total de prova a cada nova troca.

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 da 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.

Somente flexível deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor.



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 punição em forma de tempo a critério dos Comissários Desportivos, 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.

4.8 - Para as categorias Júnior Menor e Júnior 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 2017. “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

4.9 - Para a categoria Cadete deverá ser utilizado o abafador homologado próprio do piloto com o escapamento, utilizando o acoplamento padrão RBC fornecido com o motor.

4.10 - Abafador

Segue específico para cada categoria.

4.11 - Os escapamentos para as categorias F4, F4 Júnior, Super F4 e F400, deverão ser do modelo Spinery 2T, com miolo e uma única saída circular. Não é permitida qualquer alteração, adicionar ou retirar material, devendo manter a sua forma original, ou seja, não será permitido retrabalho.

Não é permitida qualquer alteração, adicionar ou retirar material, devendo manter a sua forma original.

4.12 - Os escapamentos para as categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado e Sênior serão, sorteados e fornecidos junto ao motor.

Não é permitida qualquer alteração, adicionar ou retirar material, devendo manter a sua forma original, ou seja, não será permitido retrabalho.

Não é permitida qualquer alteração, adicionar ou retirar material, devendo manter a sua forma original.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 5º - CARBURADOR

5.1 - Somente poderão ser usados carburadores de borboleta, exceto para as categorias Super F4 e F400.

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 a categoria Cadete.

5.4 - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado CBA, exceto para as categorias F4, F4 Júnior, Super F4 e F400. 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.

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 trás.

5.6 - Na categoria Cadete, somente poderá ser usado o carburador Kei-Hin original do motor ou modelo similar, sem retrabalho.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 a 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 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. 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

6.6 - Os pesos para as categorias são os seguintes:

- Cadete - 106 Kg;
- Júnior Menor - 135 Kg;
- Júnior - 150 kg;
- Novato - 158 kg;
- Graduado - 158 Kg;
- Sênior - 170 Kg;
- F4 Júnior - 160 kg;
- F4 - 183 kg;
- F400 - 183 Kg;
- Super F4 - 183 Kg.

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 nas categorias Cadete, F4, F4 Júnior, Super F4 e F400 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 essa categoria.

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 às Normas CIK/FIA, que preveem um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos.

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, 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.

Para os motores 4 tempos será permitido protetor de pinhão de material flexível.

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 03 (três) litros para a categoria Cadete, e de 10 (dez) litros para as demais, construído de forma a não



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou da carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique a sua característica de translucidez.

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

É permitido colocar adesivos no tanque.

O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem.

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 - É permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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
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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 - 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 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,



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 Cadete, F4, F4 Júnior, Super F4 e F400 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 Júnior, Super F4 e F400, será permitido o uso de para-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.

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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 11 - COMBUSTÍVEL

11.1 - Para as categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado e Sênior 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 as categorias Cadete, F4, F4 Júnior, Super F4 e F400 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 Júnior, Super F4 e F400, somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA composto vermelho, novos ou usados, lacrados em cada etapa.

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 Júnior Menor, Novato e Sênior, somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA composto vermelho, novos, na 1ª participação do piloto no Campeonato.

Para as categorias Júnior e Graduado somente poderá ser utilizado pneus homologados pela CBA composto amarelo, novos, na 1ª participação do piloto no Campeonato.

12.3 - Para a categoria Cadete, somente poderá ser utilizado pneus para a categoria Cadete homologados pela CBA, novos, na 1ª participação do piloto no Campeonato.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

12.4 - Após o sorteio dos pneus, deverá ser providenciado para que sejam montados pelas respectivas equipes em local determinado pela Organização.

Os pilotos receberão de volta estes pneus, no abastecimento de sua categoria, para serem colocados no kart, fazendo-se, então a tomada de tempo.

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

12.5 - 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.

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

12.7 - 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.

12.8 - Será proibido o uso de pneus recauchutados.

12.9 - 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

12.10 - Na categoria Cadete deverá ser utilizado 01 (um) jogo de pneus novos no 1º evento, onde os mesmos serão lacrados, retidos e utilizados até o 4º evento.

No 5º evento deverá ser utilizado 01 (um) jogo de pneus novos, onde os mesmos serão lacrados, retidos e utilizados até o 7º evento.

12.10.1 - Se algum piloto da categoria Cadete não entregar o seu jogo de pneus ao final do evento ou optar em retirar o jogo retido por qualquer motivo, deverá adquirir um novo jogo de pneus novos e levar para lacrar e serão aplicadas as seguintes punições ao participar de evento subsequente.

Os tempos serão acrescidos da seguinte forma:

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

12.11 - Nas categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado e Sênior deverá ser utilizado 01 (um) jogo de pneus novos no 1º evento, onde os mesmos serão lacrados, retidos e utilizados até o 4º evento.

No 5º evento deverá ser utilizado 01 (um) jogo de pneus novos, onde os mesmos serão lacrados, retidos e utilizados até o 7º evento.

12.11.1 - Os pilotos das categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado e Sênior que não entregarem o seu jogo de pneus ao final do evento ou optarem em retirar o jogo retido por qualquer motivo, deverão adquirir um novo jogo de pneus novos e levar para lacrar e serão aplicadas as seguintes punições ao participar de evento subsequente.

Os tempos serão acrescidos da seguinte forma:

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

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 08 mm como segue:

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;

F4J para F4 Júnior;

F4 para F4.

F400S para F400.

SF4 para Super F4.

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,



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

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. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro,



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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 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 (tempo real) 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. Também fica permitido sistemas eletrônicos de aquisição de dados, contanto que não seja em tempo real.

DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

ART. 16 - CATEGORIA CADETE

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

fornecido por CUCA Racing e sorteado pela FAERJ 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 prisioneiros.

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

Fornecido e sorteado junto com o motor.

16.4 - FILTRO

Será obrigatório o uso de filtro padrão RBC.

16.5 - JUNTAS

Serão livres, devendo, porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/baquelite e baquelite/bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 01 mm, medida na sua maior espessura.

16.6 - VELA

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

Será fornecida junto com o motor e seu uso deverá ser 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 PCK.

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, com diâmetro de 35 mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

16.8.2 - Mangas de eixo

Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

16.8.3 - Rodas

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

16.8.4 - Cubo de roda

Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

16.8.5 - Mancal do rolamento do eixo traseiro

Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

16.8.6 - Rolamento do eixo traseiro

Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC - 207 Ø35 x 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.

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 kg.

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

16.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra C.

16.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 20 dentes e a coroa será definida no Regulamento Particular de Prova.

ART. 17 - CATEGORIA JÚNIOR MENOR

17.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 (Marca Italsistem), fornecido pela JB Parts e sorteado pela FAERJ, 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 18cm³, conforme Ficha de Homologação.

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

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da FAERJ. Permitido somente o uso de anel 2,2 mm.

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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

17.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado 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.

Fornecida junto com o motor.

17.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

Fornecido o junto com o motor.

17.6 - ESCAPAMENTO

Fornecido e sorteado junto com o motor.

17.7 - ABAFADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

17.8 - JUNTAS

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

A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 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.

Fornecida junto com o motor.

17.10 - ENTRADA DE AR

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

17.11 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor Homologado CBA.

Fornecida junto com o motor.

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

17.12 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA ou CIK/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.

17.12.2 - Cubo de roda

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

Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

17.13 - FILTRO (Inlet silencer)

Deverá ser homologado CBA.

17.14 - PESO

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

17.15 - IGNIÇÃO

Fornecida e sorteada junto com o motor.

17.16 - IDENTIFICAÇÃO

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

ART. 18 - CATEGORIA JÚNIOR

18.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 (Marca Italsistem), fornecido pela JB Parts e sorteado pela FAERJ, 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 18cm³, conforme Ficha de Homologação.

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

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

Permitido somente o uso de anel de 2,2 mm.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

18.2 - VELA

Não poderá apresentar retrabalho.

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

O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

NGK B9 EGV

NGK B10 EGV

NGK BR10 EG

DENSO IW27

DENSO IW31

BOSCH W07 CS

BOSCH W08 CS

NGK B105 EGV

NGK BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium

18.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

18.4 - FLANGE

Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15 mm e diâmetro máximo do furo de 28 mm.

Fornecida junto com o motor.

18.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

Fornecido junto com o motor.

18.6 - ESCAPAMENTO

Fornecido e sorteado junto com o motor.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

18.7 - ABAFADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

18.8 - JUNTAS

As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 02 mm, medida na sua maior espessura.

18.9 - PIRÂMIDE

Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho.
Fornecida junto com o motor.

18.10 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

Fornecida junto com o motor.

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

18.11 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.

18.11.1 - Eixo traseiro

Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro 40 ou 50 mm.

18.11.2 - 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.

18.12 - PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

18.13 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra J.

18.14 - IGNIÇÃO

Fornecida e sorteada junto com o motor.

18.15 - FILTRO (Inlet silencer)

Deverá ser homologado CBA.

ART. 19 - CATEGORIA NOVATO

19.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 (Marca Italsistem), fornecido pela JB Parts e sorteado pela FAERJ, 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 FAERJ. Permitido somente o uso de anel de 2,2 mm.

19.2 - VELA

Não poderá apresentar retrabalho.

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

19.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

19.4 - FLANGE

Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15 mm e diâmetro máximo do furo de 22 mm.

Fornecida junto com o motor.

19.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

Fornecido junto com o motor.

19.6 - ESCAPAMENTO

Fornecido e sorteado junto com o motor.

19.7 - ABAFADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

19.8 - JUNTAS

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

A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 02 mm, medida na sua maior espessura.

19.9 - PIRÂMIDE

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

Fornecida junto com o motor.

19.10 - ENTRADA DE AR

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

19.11 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

Fornecida junto com o motor.

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

19.12 - CHASSI

Homologado CBA ou CIK/CBA.

19.12.1 - 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.

19.12.2 - Cubo de roda

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

19.13 - PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.

19.14 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra K, conforme Art. 42.

19.15 - IGNIÇÃO

Fornecida e sorteada junto com o motor.

19.16 - FILTRO (Inlet silencer)

Deverá ser homologado CBA.

ART. 20 - CATEGORIA GRADUADO

20.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 (Marca Italsistem), fornecido pela JB Parts e sorteado pela FAERJ, 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 FAERJ.

Permitido somente o uso de anel de 2,2 mm.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.2 - VELA

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

NGK BR10EIX Iridium

20.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

20.4 - FLANGE

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

Fornecida junto com o motor.

20.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):

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

Fornecido junto com o motor.

20.6 - ESCAPAMENTO

Fornecido e sorteado junto com o motor.

20.7 - ABAFADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

20.8 - JUNTAS

Livres, espessura máxima de 02 mm.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

20.9 - PIRÂMIDE

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

20.10 - CHASSI

Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.

20.10.1 - Eixo traseiro

Deverá ser de conformidade com o regulamento e com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

20.10.2 - Cubo de roda

Livre.

20.11 - PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.

20.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra G.

20.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

Fornecida junto com o motor.

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

20.14 - IGNIÇÃO

Fornecida e sorteada junto com o motor.

20.15 - FILTRO (Inlet silencer)

Deverá ser homologado CBA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 21 - CATEGORIA SÊNIOR

21.1 - MOTOR

Homologado CBA 2013 (Marca Italsistem), fornecido pela JB Parts e sorteado pela FAERJ, 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 FAERJ.

Permitido somente o uso de anel de 2,2 mm.

21.2 - 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

KGK B105 EGV

NGK BR9EIX Iridium

NGK BR10EIX Iridium



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

21.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

21.4 - FLANGE

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

Fornecida junto com o motor.

21.5 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

Fornecido junto com o motor.

21.6 - ESCAPAMENTO

Fornecido e sorteado junto com o motor.

21.7 - ABAFADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

21.8 - JUNTAS

Livres, espessura máxima de 02 mm.

21.9 - PIRÂMIDE

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

Fornecida e sorteada junto com o motor.

21.10 - CHASSI

Homologado CBA ou CIK/CBA.

21.10.1 - 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

21.10.2 - Cubo de roda

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

21.11 - PESO

O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.

21.12 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SA.

21.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

Fornecida junto com o motor.

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

21.14 - IGNIÇÃO

Fornecida e sorteada junto com o motor.

21.15 - FILTRO (Inlet silencer)

Deverá ser homologado CBA.

ART. 22 - CATEGORIAS F4 E F4 JÚNIOR

22.1 - 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 fornecido por CUCA Racing e sorteado pela FAERJ e com as seguintes condições:

22.1.1 - 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

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

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

22.1.5 - Será permitida a retirada do suporte do tanque.

22.1.6 - 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.

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

22.1.8 - 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.

22.1.9 - Será permitida a retirada do limitador de giro.

22.1.10 - Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

22.1.11 - Será proibido o retrabalho do volante.

22.1.12 - Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

22.1.13 - 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

22.1.14 - 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.

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

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

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

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

22.1.19 - 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.

22.2 - EMBREAGEM

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

Fornecida junto com o motor.

22.3 - CARBURADOR

Fornecido e sorteado junto com o motor.

22.4 - 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.

Fornecido junto com o motor.

22.5 - ESCAPAMENTO

Spinery 2T, com miolo e uma única saída circular.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

22.6 - ABAFADOR

Não será utilizado abafador.

22.7 - FILTRO

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

22.8 - JUNTAS

Serão livres, devendo manter suas funções.

22.9 - VELA

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

Será fornecida junto com o motor e seu uso deverá ser 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

22.10 - BOBINA

Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.
Fornecida com o motor.

22.11 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Fornecida e sorteada junto com o motor.

22.12 - CHASSI

Homologado CBA ou CIK/CBA.

22.12.1 - 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.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

22.12.2 - Cubo de roda

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

22.13 - RELAÇÃO

Pinhão de 13 dentes fornecido com o motor e coroa definida no Regulamento Particular de Prova.

22.14 - 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.

22.15 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 160kg para categoria F4 Júnior e de 183 kg para a categoria F4.

22.16 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4 para a categoria F4 e F4J para a categoria F4 Júnior.

22.17 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser central, original do chassi.

ART. 23 - CATEGORIAS SUPER F4 E F400

23.1 - MOTOR

Para a categoria F400 o motor será o Honda GX390 autorizado CBA modelo T1, T2 ou H1 (QH), 4T, 13 HP, fornecido por CUCA Racing e sorteados pela FAERJ.

Para a categoria Super F4 o motor será o Honda GX390 autorizado CBA modelo T1, T2 ou H1 (QH), 4T, 13 HP ou similares, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

23.1.1 - Volume da Câmara de combustão



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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, não podendo haver descarbonização.

23.1.2 - Cabeçote

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

23.1.3 - Prisioneiros

Serão de livre procedência.

23.1.4 - Bloco do Motor

Somente será permitido o corte do suporte do tanque.

23.1.5 - Virabrequim

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

23.1.6 - Biela

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

23.1.7 - Pistão

Original até 0,75 mm, sem retrabalho.

23.1.8 - Conjunto limitador

Original, retirada total ou parcial.

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

23.1.10 - Válvula de Admissão e Escape

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

23.1.11 - Tuchos e Varetas

Originais sem retrabalho.

23.1.12 - 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.

23.1.13 - Para a categoria Super F4 o coletor de escape será de livre procedência.

Para a categoria F400 será sorteado e fornecido junto com o motor.

23.1.14 - Comando de Válvulas

Original sem retrabalho.

23.1.15 - Balancim

Não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.

23.1.16 - Volante

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

23.1.17 - Chaveta do volante

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

23.1.18 - Cilindro

Deverá permanecer original, sendo permitida a retífica.

23.1.19 - Anel

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

23.2 - EMBREAGEM

Para a categoria Super F4 será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto).

Para a categoria F400 será sorteada e fornecida junto com o motor.

23.3 - CARBURADOR

Para a categoria Super F4 original do GX 390 (KEI-HIM), sendo permitido entubar e preparar.

Para a categoria F400 fornecido e sorteado junto com o motor.

23.4 - FILTRO

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

23.5 - JUNTAS

Livres, devendo manter as suas funções.

23.6 - BOBINA

Para a categoria Super F4 original e obrigatória a sua fixação no ponto original sem retrabalho.

Para a categoria F400 será fornecida junto com o motor.

23.7 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Para a categoria Super F4 Livre.

Para a categoria F400 sorteada e fornecida junto com o motor.

23.8 - COROA

Até 45 dentes.

23.9 - VELA

Livre.

23.10 - ESCAPAMENTO

Spinery 2T, com miolo e uma única saída circular.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

23.11 - ABAFADOR

Não será utilizado abafador.

23.12 - CHASSI

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

23.12.1 - 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 1.060 mm no máximo.

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

23.13 - 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.

23.14 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser central, original do chassi.

23.15 - PESO

Para as categorias Super F4 e F400 Sênior o peso será de no mínimo 183 (cento e oitenta e três) kg.

23.16 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla SF4 para a categoria Super F4 e F400 para a categoria F400.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ART. 24 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES

Os motores quando sorteados obedecerão aos seguintes critérios:

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

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

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

24.4 - 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.

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

24.6 - 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.

24.7 - 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

24.8 - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item 24.7, o piloto deverá ser penalizado.

24.9 - 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. 25 - CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

ART. 26 - 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, 28 de março de 2017.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente - FAERJ