



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CAMPEONATO CARIOCA DE KART - 2017

REGULAMENTO TÉCNICO

ADENDO 01

3.1.5 - (INCLUIR)

Para a categoria FI

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, fornecido pela TK Motores.

3.10 - (ALTERAR)

Os motores das categorias Cadete, Júnior Menor, Júnior, Sprinter, Sênior, F4, F4 Light, F4 Super e FI, serão sorteados pela FAERJ.

5.1 - (ALTERAR)

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

Para as categorias F4, F4 Light, F4 Super e FI, 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.

5.3 - (ALTERAR)

Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA, exceto para as categorias Cadete, F4, F4 Light e FI que deverão utilizar o carburador Kei-Him original do motor sendo permitido apenas os ajustes descritos no item carburador específico de cada categoria.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

6.6 - (ALTERAR)

Os pesos para as categorias serão os seguintes:

- Cadete - 106 Kg;
- Júnior Menor - 135 Kg;
- Júnior - 150 Kg;
- Sprinter - 158 Kg;
- Sênior - 170 Kg;
- F4 - 183 Kg;
- F4 Light - 165 Kg;
- F4 Super - 198 Kg;
- F400 Graduado - 183 Kg;
- F400 Sênior - 183 Kg;
- V4 - 155 kg;
- FI - 183 kg.

7.1.1 - (INCLUIR)

Para a categoria FI poderão ser utilizados chassis homologados com ano de fabricação a partir de 1996 até 2012.

7.2 - (ALTERAR)

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 Light, F4 Super, F400 Graduado, F400 Sênior e FI 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.

9.5 - (ALTERAR)

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

10.2 - (ALTERAR)

Para as categorias F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado, F400 Sênior, V4 e FI, será permitido o uso de para-choque metálico.

11.2 - (ALTERAR)

Para as categorias Cadete, F4, F4 Light, F4 Super, F400 Graduado, F400 Sênior e FI será utilizado como combustível somente gasolina.

12.3 - (INCLUIR)

Para a categoria FI será utilizado pneu MG Vermelho novo ou usado lacrado e usado em cada evento.

13.2 - (ALTERAR)

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:

C para Cadete;

JM para Júnior Menor;

J para Júnior;

K ou G para Sprinter;

SA para PSK-A;

SB para PSK-B;

F4 para F4;

F4L para F4 Light;

F4S para F4 Super;

FG para F400 Graduado;

FS para F400 Sênior;

V4 para V4;

FI para a categoria FI.

ART. 25 - CATEGORIA FI (INCLUIR)

25.1 - 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:

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.

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

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

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

Será permitida a retirada do suporte do tanque.

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.

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

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.

Será permitida a retirada do limitador de giro.

Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

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

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

Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

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

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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

25.2 - EMBREAGEM

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

25.3 - 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.

25.4 - COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)

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

25.5 - ESCAPAMENTO

Será utilizado o do tipo Spinery com saída única redonda com miolo.

25.6 - ABAFADOR

A categoria não utilizará.

25.7 - FILTRO

Deverá ser utilizado o filtro tipo turbo de propriedade do concorrente.

Em situações climáticas em 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.

25.8 - JUNTAS

Serão livres, devendo manter as suas funções.

Serão fornecidas junto com o motor.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

25.9 - VELA

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

Será fornecida junto com o motor e deverá ser do modelo BPR6ES.

25.10 - BOBINA

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

25.11 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Livre.

Será fornecida junto com o motor.

25.12 - CHASSI

Deverão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/CBA, com ano de fabricação a partir de 1996 até 2012.

25.12.1 - 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.

25.12.2 - Cubo de roda

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.

25.13 - COROA

Até 42 dentes.

25.14 - 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.

25.15 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser central, original do chassi.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

25.16 - PESO

O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 183 (cento e oitenta e três) kg.

25.17 - IDENTIFICAÇÃO

Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, com sigla FI.

ART. 26 - ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES

Os motores quando sorteados obedecerão aos seguintes critérios:

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

26.2 - 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.

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

26.4 - 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.

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

26.6 - 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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.

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

Se houver quebra do pistão;

Se houver quebra da biela;

Se houver a fusão da biela;

Se houver a quebra do virabrequim;

Se a rosca da porca da curva espanar;

Se a rosca do cabeçote espanar.

26.8 - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item 26.7, o piloto deverá ser penalizado conforme o item 3.12 deste Regulamento.

26.8.1 - 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. 27 - CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

ART. 28 - 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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).

Rio de Janeiro, 13 de abril de 2017.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente - FAERJ