

# CAMPEONATO PAULISTA DE KART - 2009

## REGULAMENTO DESPORTIVO

**ARTIGO 1º** - O controle e a supervisão do Campeonato Paulista de Kart - 2009, serão exercidos pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo.

**Parágrafo Único:** Conforme o determinado pelo Artigo 12 do Código Desportivo do Automobilismo fica disposto que a Federação de Automobilismo de São Paulo, por motivo de força maior ou falta de segurança pode adiar ou cancelar eventos, podendo um campeonato ser considerado terminado quando, pelo menos, setenta e cinco por cento (75%) de suas provas tenham sido praticadas e aqueles possíveis motivos alcancem o próprio Campeonato.

**ARTIGO 2º** - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base nos vigentes: Regulamento Nacional de Kart (RNK) e Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

### **Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS:**

Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação.

Para as categorias Mirim e Cadete, participantes do Campeonato Paulista de Kart - 2009, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores, as demais categorias deverão se utilizar de motores próprios.

### **Parágrafo 2º - QUESTÕES DESPORTIVAS:**

Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

**ARTIGO 3º** - Para as provas do Campeonato Paulista de Kart - 2009 a Organização da Prova será atribuída aos Clubes filiados a FASP, conforme calendário.

**ARTIGO 4º** - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados ao DK-FASP, com quinze (15) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

**Parágrafo único** - É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo - CBA.

### **ARTIGO 5º - DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:**

Todas as categorias participantes do Campeonato Paulista de Kart - 2009 deverão cumprir dez etapas, distribuídas em três turnos, conforme calendário da FASP.

**1º e 3º Turno:** com 4 (quatro) Etapas (1ª, 2ª, 3ª e 4ª no 1º Turno e 6ª, 7ª, 8ª e 9ª no 2º Turno) e 1 prova por Etapa em cada turno, descartando-se o pior resultado de cada turno (N-1), valendo cada prova a pontuação abaixo:

1º - 11 pontos	5º - 06 pontos	9º - 02 pontos
2º - 09 pontos	6º - 05 pontos	10º - 01 ponto
3º - 08 pontos	7º - 04 pontos	

4º - 07 pontos      8º - 03 pontos

**2º Turno:** 2 (duas) Etapas, 5ª e 10ª, com total de 4 provas (duas provas em cada etapa), descartando-se o pior resultado desse turno (N-1), valendo cada prova a pontuação a seguir:

1º - 15 pontos	5º - 10 pontos	9º - 06 pontos	13º - 02 pontos
2º - 13 pontos	6º - 09 pontos	10º - 05 pontos	14º - 01 ponto
3º - 12 pontos	7º - 08 pontos	11º - 04 pontos	
4º - 11 pontos	8º - 07 pontos	12º - 03 pontos	

O Campeonato Paulista de Kart – 2009 será disputado pelo sistema N-3, um descarte em cada turno.

**Parágrafo 1º** - O descarte é de prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma, para descartá-la.

**Parágrafo 2º** - Não poderá ser descartada a etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão.

**Parágrafo 3º** - O grid para a largada da 2ª prova das etapas duplas (5ª e 10ª), terá como base o resultado da primeira prova.\_\_\_\_

**Parágrafo 4º** - O "pole position" receberá um ponto e a volta mais rápida realizada durante a prova receberá um ponto a mais de bonificação. Na 5ª. e 10ª. Etapas (rodadas duplas) o piloto vencedor da primeira prova, que largará em primeiro na segunda prova não terá direito a ponto de "pole position".

Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do "grid" de largada, como para a bonificação de melhor volta da prova.

**Parágrafo 5º** - Ao descartar a prova o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.

**Parágrafo 6º** - No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos da "pole position", conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

**Parágrafo 7º** - Se o piloto bonificado for excluído durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole position", mas perderá o ponto de melhor volta. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da "pole position" perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta.

**Parágrafo 8º** - Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas ou do tempo total resultarem em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

**Parágrafo 9º** - Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior ou segurança e decorridas mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco

por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.

**Parágrafo 10º** - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica.

**Parágrafo 11** - O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer aquela punição.

**Parágrafo 12** - Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato com igual número de pontos, já computados os descartes, o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes. Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos no campeonato, sem descartes; continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as "pole positions" e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

**ARTIGO 6º** - A extensão de cada Prova será de aproximadamente:

	<u>Etapas Simples:</u>	<u>Etapas Duplas:</u> (em cada prova)
MIRIM	18 (dezoito) km	15 (quinze) km
CADETE	20 (vinte) km	18 (dezoito) km
JR MENOR, JUNIOR e SHIFTER JR	27 (vinte e sete) km	20 (vinte) km
SÊNIOR	30 (trinta) km	22 (vinte e dois) km
NOVATOS, GRADUADOS e SHIFTER	33 (trinta e três) km	24 (vinte e quatro) km

**Parágrafo único** - Em caso de chuva a prova passa a ter como limite vinte (20) minutos de duração, independente do número de voltas percorridas, para todas as categorias, exceto Mirim e Cadete cujo limite será de quinze (15) minutos.

**ARTIGO 7º** - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos seis (6) primeiros colocados em cada categoria.

**ARTIGO 8º – DA PARTICIPAÇÃO:**

Somente poderão participar do Campeonato Paulista de Kart - 2009, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

**ARTIGO 9º - CATEGORIA DOS PILOTOS:**

MIRIM, CADETE, JUNIOR MENOR e JUNIOR – De acordo com o RNK.

NOVATOS – Pilotos com licença PK e pilotos com licença PJK com 13 anos completos e estreantes no Kart (não provenientes da JR Menor).

GRADUADOS – Pilotos com licença PGK-B e PGK-A.

SHIFTER JUNIOR – Pilotos com licença PJK e PK nascidos entre 1994 e 1997.

SHIFTER – Pilotos com licença PK, PGK-B e PGK-A nascidos antes de 1994.

SHIFTER SÊNIOR – Pilotos com licença Sênior B, Sênior A e Super Sênior.

SÊNIOR – Pilotos com licença Sênior B, Sênior A e Super Sênior.

**ARTIGO 10º - PROMOÇÕES DOS PILOTOS:** De acordo com o RNK.

**ARTIGO 11º - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**

É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão nacional competente ou internacional similar, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, CIK, ou CIK/CBA. Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete, Junior Menor, Junior e Shifter Jr.

#### **ARTIGO 12º - TOMADA DE TEMPO:**

Será realizada a Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de dez (10) minutos, com a participação de todos os inscritos, conforme o horário oficial.

**Parágrafo 1º** - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

**Parágrafo 2º** - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados com jaleco. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo.

Se o piloto sofrer avaria mecânica, o piloto deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado da Balança. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

**Parágrafo 3º** - É proibido fazer funcionar o motor dentro da área do Parque Fechado desde que não seja, exclusivamente, para colocar o kart em movimento, salvo com autorização da Direção de Prova. O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado de Manutenção.

**Parágrafo 4º** - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção. Se o piloto, em caso de chuva, não utilizar os pneus slick lacrados deverá, obrigatoriamente, entregá-los à Organização da Prova, ao final da tomada de tempos.

**Parágrafo 5º** - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado da Balança, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico, sendo que, caso o piloto leve seu kart ao Parque Fechado da Balança, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

**Parágrafo 6º** - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizado um sorteio para dividir o treino classificatório em duas sessões de classificação de 5 (cinco) minutos cada, com metade dos inscritos em cada treino. Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado. O piloto sorteado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

**Parágrafo 7º** - Os pilotos e auxiliares devidamente credenciados, só deixarão a área de Box, passando para a área de abastecimento, quando autorizados pelo responsável pela liberação dos karts no abastecimento. Estes auxiliares poderão permanecer na área do abastecimento somente até o final da tomada de tempo de seu piloto, tendo que se dirigir à área dos boxes ao término desta.

Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos, deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à Organização da Prova dentro da pista durante a tomada de tempos e provas.

Qualquer infração a este parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua bateria.

**Parágrafo 8º** - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término de treinamento classificatório, serão aplicadas as seguintes penalidades:

a) 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada.

b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

**Parágrafo 9º** - Os tanques de combustível, dos karts participantes do Campeonato Paulista de Kart – 2009, deverão ser entregues no Setor de Abastecimento da Prova, até meia hora antes do horário de início do abastecimento, para a tomada de tempo.

Os tanques deverão ser identificados com a marcação do número do kart e a qual categoria pertence.

**ARTIGO 13º** - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Grid" de Largada.

**Parágrafo 1º** - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento um único chassi montado, de piloto inscrito, não podendo, ainda ocorrer troca de equipamento. O kart levado ao Parque de Montagem e Abastecimento, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

**Parágrafo 2º** - Do Parque Fechado de Abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em REGIME DE PARQUE FECHADO.

**Parágrafo 3º** - Será proibida qualquer manutenção no "Grid" de Largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

**ARTIGO 14º - LARGADA DA PROVA:**

Largada Lançada:

Na largada os karts serão dispostos dois a dois para saída lançada.

Na volta de apresentação, é terminantemente proibido, ultrapassar outro concorrente, com a intenção de ganhar posições.

É proibida a ultrapassagem antes da linha de largada.

O piloto que, por defeito técnico ou acidente, não puder largar em sua posição ou ainda, se atrasar, deverá levantar o braço manifestando sua intenção, ao Diretor de Prova, de retornar ao seu lugar, podendo este largar ou não a prova. Neste caso, o piloto retardatário deverá se encaixar no pelotão no lado original ao da sua posição, mas nunca à frente desta.

O concorrente que estiver fora de sua posição procurando com má fé ultrapassar seus concorrentes imediatos, ganhando posições, poderá ser punido pelo Diretor de Prova com a aplicação de time penalty, no caso de ser dada a largada.

Se o Diretor de Prova suspender a largada e realizar novo alinhamento, o infrator poderá perder sua posição original e largar no final do pelotão.

Cabe ao "pole position" (primeiro no "grid" de largada) controlar a velocidade do pelotão que deverá ser a mais lenta possível. Caso a velocidade seja considerada abusiva pelo Diretor de Prova, este poderá aplicar ao "pole position" as penalidades previstas acima, ou seja, perda de uma volta ou perda do lugar no "grid".

O piloto que largar em segundo lugar, no momento da largada, deverá estar, no máximo, alinhado ao primeiro e nunca à frente deste.

O piloto que queimar a largada será punido com a aplicação de um Time Penalty, de 10 (dez) segundos, com avisos pelo som do kartódromo e apresentação ao piloto de placa com as letras TP juntamente com placa indicando o número do kart punido.

**Largada Parada:**

A largada será através de luzes de partida, cujo procedimento será:

Após a(s) volta(s) de aquecimento e com os Karts alinhados em suas posições, prestes a largar,

Largada Autorizada = Luz Vermelha comutada para Luz Verde ou

Luz Vermelha comutada para Apagada.

Na impossibilidade de utilização de Luzes de Partida, a largada será dada por intermédio de bandeira quadriculada Verde e Amarela.

O piloto que, por defeito técnico não puder largar, deverá levantar o braço manifestando sua condição ao Diretor de Prova, que poderá interromper o processo de largada através de Bandeira Vermelha.

Nesta situação o procedimento de largada será reiniciado, através de uma nova volta de apresentação, com os karts ocupando suas posições originais no grid de largada.

O piloto que queimar a largada será punido com a aplicação de um Time Penalty, de 10 (dez) segundos, com avisos pelo som do kartódromo e apresentação ao piloto de placa com as letras TP juntamente com placa indicando o número do kart punido.

**Parágrafo 1º** - Será exigido no "grid" um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado, a critério dos Comissários Desportivos.

Somente com autorização específica dos Comissários Desportivos poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

**Parágrafo 2º** - Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto, neste regulamento, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto.

**Parágrafo 3º** - O Organizador deverá providenciar duas fileiras de cones, que deverão estar dispostos de maneira que os karts, no momento da largada, estejam alinhados, bem próximo à lateral da pista.

**Parágrafo 4º** - Se o Diretor de Prova declarar "corrida com chuva" (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no "grid", com o jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional, homologado, que foi depositado, anteriormente, para sorteio, conforme o artigo 27.

**Parágrafo 5º** - Para as categorias Shifter, Shifter Sênior e Shifter Jr a largada será parada.

**ARTIGO 15º – AUXILIARES:**

Durante a prova permanecerão na pista, dois (2) auxiliares de cada piloto, devidamente identificados por jalecos fornecidos pela Organização da Prova, que poderão ajudar mecanicamente qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.

**Parágrafo 1º** - Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela Organização da Prova, sendo que logo após a liberação do "Grid" de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

É proibido a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes.

Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretar ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

**Parágrafo 2º** - Será cobrada uma caução pelos jalecos fornecidos, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

**ARTIGO 16º** - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares.

Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares, mecânicos, chefe de equipe, etc.

**ARTIGO 17º** - ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA:

- a) para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.
- b) para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo.
- c) para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.
- d) para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.

**ARTIGO 18º** - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista em mais de 20% (vinte por cento), mas inferior ao dobro deste limite, será realizada uma repescagem, ficando com lugar garantido no "grid" de largada:

- a) em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.
- b) em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos.
- c) em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos.
- d) em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

**Parágrafo único** - Se o número de inscritos for superior em até 20% (vinte por cento), o excedente, em relação ao limite da pista, será eliminado pela tomada de tempo.

**ARTIGO 19º** - Se o número de inscritos for superior ao dobro do limite da pista, serão eliminados quantos se façam necessários, observando-se os limites mencionados nos artigos 17º e 18º.

**ARTIGO 20º** - No Campeonato Paulista de Kart - 2009 serão observados os seguintes critérios:

- a) Valor da Inscrição: determinado pela FASP no Adendo da Prova.
- b) Treinos Oficiais e Tomada de Tempo: somente para pilotos inscritos.
- c) Os pilotos inscritos devem estar presentes junto à saída dos boxes, no horário do encerramento do abastecimento de sua categoria, previsto no Adendo II.
- d) O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que estes horários estejam antecipados.

**ARTIGO 21º** – RESULTADOS:

Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios.

**Parágrafo 1º** – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sob apreciação judicial. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

**Parágrafo 2º** - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sob apreciação judicial. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

#### **ARTIGO 22º - BANDEIRAS:**

Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

- a) bandeira verde: Pista livre,
- b) bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,
- c) bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
- d) bandeira amarela (condição especial para o Campeonato Paulista de Kart - 2009): Determina que o piloto deva prestar atenção, pois há perigo eminente. A ultrapassagem não é proibida, porém o piloto deve atuar com cautela, pois a pista pode estar obstruída,
- e) bandeira azul: Competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para deixá-lo ultrapassar. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,
- f) bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
- g) bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.
- h) bandeira preta com bola laranja (40 cm de diâmetro): Com defeito técnico em seu kart, o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, obrigatoriamente, para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por duas voltas consecutivas. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova ou, ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da mesma por desrespeito a sinalização.
- i) bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
- j) bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.
- l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).
- m) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
- n) farol luminoso: Vermelho - volta(s) de apresentação para a largada.  
Verde - largada.

#### **ARTIGO 23º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:**

Validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova, por quem de direito.

No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 30 (trinta) deste regulamento.

**Parágrafo 1º** - Ao término da tomada de tempo e da prova, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.

**Parágrafo 2º** - Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

**ARTIGO 24º – LACRE/IDENTIFICAÇÃO:**

Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

**Parágrafo único** - A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

**ARTIGO 25º – PROCEDIMENTOS:**

O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo DK-FASP procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

**Parágrafo 1º** - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do DK-FASP e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

**Parágrafo 2º** – O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

**Parágrafo 3º** - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem após a perícia.

**Parágrafo 4º** - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer". Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado.

Se o fato ocorrer durante a última volta de uma prova, o piloto poderá concluí-la sem realizar a substituição ou reparo, não sofrendo nenhuma sanção.

**Parágrafo 5º** - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com bola laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

## **ARTIGO 26º – CARENAGENS**

É obrigatório o uso do conjunto homologado de carenagem completa durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Deverão ser reservados na carenagem 2 (dois) espaços de 150 cm<sup>2</sup> (10cm. X 15cm.) para os Organizadores da Prova.

**Parágrafo 1º** - Os dois espaços reservados para os organizadores na carenagem são:

- a) um espaço em uma das laterais
- b) um espaço na parte frontal

**Parágrafo 2º** - Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da prova, poderá abster-se desta publicação, pagando 2 (duas) inscrições.

**Parágrafo 3º** - Nos dois quadrados (20 cm x 20 cm), painel frontal e placa traseira, destinados a numeração do kart, quando solicitados pela Organização da Prova, serão reservadas, na parte inferior, para uso exclusivo do organizador, faixas de 4cm x 20cm, sob pena de recusa de inscrição ou desclassificação.

## **ARTIGO 27º - PNEUS:**

Para pneus "slick": Será obrigatória a utilização de 1 (um) único jogo de pneus de fabricação nacional, homologado pela CBA/CIK, este jogo de pneus deverá ser adquirido junto ao distribuidor MG pneus, onde o piloto receberá um "voucher" que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo adendo específico, executado e supervisionado pelos Comissários Desportivos.

Após o sorteio dos pneus, deverá ser providenciado para que sejam montados pelas respectivas equipes em local determinado pela organização. Os pilotos receberão de volta estes pneus, no abastecimento de sua categoria, para serem instalados no kart, fazendo-se, então a tomada de tempo. Após a tomada de tempo os pneus, já na pesagem, deverão ser retirados do kart, sendo devolvidos às equipes para a prova no Parque Fechado de Montagem e Abastecimento.

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 um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,0 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Para pneus "de chuva": Para a utilização de pneus de chuva, na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus, que será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo mantido, durante aquela classificação, na área do Parque Fechado, ou ainda, usado na tomada de tempo para a classificação.

Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usado na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica, permanecendo retido no Parque Fechado da Balança.

O jogo de pneus retido será devolvido no Parque Fechado de Montagem e Abastecimento por ocasião do abastecimento para a prova.

Os pneus "slicks" deverão ser usados, de acordo com a categoria, conforme o procedimento abaixo:

- I) para as categorias MIRIM/CADETE os pneus deverão ser usados de acordo com o seguinte:
  - a) 1 jogo de pneus para as 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Etapas (1ª, 2ª, 3ª e 4ª provas),
  - b) 1 jogo de pneus para a 5ª Etapa (5ª e 6ª provas),
  - c) 1 jogo de pneus para as 6ª, 7ª, 8ª e 9ª Etapas (7ª, 8ª, 9ª e 10ª provas),
  - d) 1 jogo de pneus para a 10ª Etapa (11ª e 12ª prova).

**II)** para as categorias JUNIOR MENOR, JUNIOR, SHIFTER JR, NOVATOS, SÊNIOR e SUPER SÊNIOR os pneus serão vermelhos e deverão ser usados em três (3) provas, sendo adotado o seguinte procedimento:

- a) 1 jogo de pneus para as 1ª, 2ª e 3ª Etapas (1ª, 2ª e 3ª provas),
- b) 1 jogo de pneus para as 4ª e 5ª Etapas (4ª, 5ª e 6ª provas),
- c) 1 jogo de pneus para as 6ª, 7ª e 8ª Etapas (7ª, 8ª e 9ª provas),
- d) 1 jogo de pneus para as 9ª e 10ª Etapas (10ª, 11ª e 12ª provas).

**III)** para as categorias Graduados, SHIFTER E SHIFTER SÊNIOR os pneus serão amarelo, sendo 1 jogo de pneus por Etapa.

Os pilotos das categorias Junior Menor, Junior, Shifter Jr, Novatos, Sênior e Super Sênior que utilizarem jogo de pneus novos nas Etapas 2ª, 3ª, 5ª, 7ª, 8ª e 10ª, terão acrescidos os seguintes tempos à sua classificação:

- a) na tomada de tempo: 6 décimos de segundo na sua melhor volta. Se o piloto obtiver a "pole-position" ele perderá o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º e este passará automaticamente àquele que largar na 1ª posição.
- b) na prova: 2 segundos no seu tempo total de prova.

Os pilotos das categorias Mirim/Cadete que utilizarem jogo de pneus novos nas 2ª, 3ª, 4ª, 7ª, 8ª e 9ª Etapas, terão acrescidos os seguintes tempos à sua classificação

- a) na tomada de tempo: 5 décimos de segundo na sua melhor volta. Se o piloto obtiver a "pole-position" ele perderá o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º e este passará automaticamente àquele que largar na 1ª posição.
- b) na prova: 2 segundos no seu tempo total de prova.

Os pilotos que já tiverem participado do Campeonato e por qualquer razão retirarem os seus pneus, quando retornarem ao Campeonato desde que o seu retorno não seja nas Etapas de uso de pneus novos será penalizado com o acréscimo tempo de:

- a) na tomada de tempo: 8 décimos de segundo na sua melhor volta. Se o piloto obtiver a "pole-position" ele perderá o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º e este passará automaticamente àquele que largar na 1ª posição.
- b) na prova: 3 segundos no seu tempo total de prova.

**ARTIGO 28º - ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA O CAMPEONATO PAULISTA DE KART – 2009 –**  
Categorias Mirim e Cadete:

**Parágrafo 1º** - A Empresa RBC – Preparações de Motores Ltda., com relação às categorias Mirim, Cadete, é a única responsável pela entrega de prêmios prometidos e divulgados por intermédio de qualquer tipo de mídia, estando isentos de qualquer comprometimento o clube organizador e por extensão a Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP.

**Parágrafo 2º** - A empresa acima identificada obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição, nas categorias sob sua responsabilidade.

A quantidade de motores será divulgada através de comunicados, reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com a disponibilidade dos mesmos.

**Parágrafo 3º** - Motores, escapamentos e silencioso de carburador serão sorteados e fornecidos pela empresa entre os participantes e suas respectivas categorias.

**Parágrafo 4º** - O piloto é responsável pelo motor, escapamento e silencioso do carburador, desde o sorteio até sua entrega ao final da etapa no parque fechado.

**Parágrafo 5º** - É de responsabilidade do piloto a quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos causados por batidas, capotagens, perda da rosca da vela e ingestão pelo motor de qualquer corpo estranho que não seja detectado e que cause quebra interna. O piloto deverá pagar as peças danificadas no ato da devolução ou troca do motor, escapamento ou silencioso do carburador a preço de tabela em vigor do fabricante. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo motor ou escapamento.

**Parágrafo 6º** - O motor, escapamento ou silencioso de carburador só serão trocados em qualquer situação, com a autorização da empresa, responsável pela categoria, e do Comissário Técnico.

**Parágrafo 7º** - A prioridade de troca é motivada pela quebra de motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores.

**Parágrafo 8º** - A empresa garantirá para cada categoria o total de cinco (5) motores para eventuais trocas, caso a necessidade exceda esta quantidade, o piloto estará sujeito à disponibilidade de motores.

**Parágrafo 9º** - O piloto que efetuar a troca de motor por quebra ocasionada por erro de carburação perderá sete (5) posições no grid de largada de sua categoria.

**Parágrafo 10º** - A troca de motor, efetuada por qualquer motivo, excetuadas as quebras de biela, pistão e eixo de biela, fusão da biela e se espanar a rosca da curva do escapamento ou do cabeçote (prisioneiro) que se mantiverem devidamente lacradas, acarretarão ao piloto a perda de cinco (5) posições no Grid de Largada.

**Parágrafo 11** - Estando o kart no Parque Fechado de Abastecimento ou alinhado no Grid de Largada, se por qualquer motivo houver troca de motor, o piloto largará dos boxes.

**Parágrafo 12** – Durante o “warm-up” das categorias MIRIM/CADETE constatado defeito no motor e que não possa ser sanado no local (Parque de Manutenção), este poderá ser substituído por outro, através de sorteio, sem que haja quaisquer sanções ao piloto.

#### **ARTIGO 29º - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:**

Os sensores são de propriedade da Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a FASP o valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais).

Os sensores deverão ser firmemente instalados na carenagem lateral esquerda, internamente, e próximos ao início da mesma, na posição vertical, com o led voltado para cima. A perda do sensor, durante a corrida, desobrigará a cronometragem do registro dos tempos.

#### **ARTIGO 30º – PENALIDADES: São infrações ao Regulamento:**

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.
- d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no "grid";
- c) Acréscimo no tempo total;
- d) Perda de volta;
- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independentemente de outras sanções);
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
- h) Time Penalty

**Parágrafo 1º** - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

**Parágrafo 2º** - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

**Parágrafo 3º** - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

**Parágrafo 4º** - O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas, acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo.

#### **ARTIGO 31º - PROVAS NÃO OFICIAIS:**

Todo filiado a CBA, que participar de provas não oficiais, ou seja, prova não autorizada pela FASP/CBA, terá sua licença de concorrente/piloto/equipe suspensa pela CBA, perdendo, inclusive, a totalidade dos pontos que porventura tenha obtido em campeonatos oficiais.

#### **ARTIGO 32º – EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:**

O concorrente que efetuar pagamentos a CBA, a FASP ou ao CLUBE ORGANIZADOR, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

#### **ARTIGO 33º – DAS RECLAMAÇÕES:**

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deve ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de sentença definitiva pela Justiça Desportiva. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios à classificação correspondente.

**Parágrafo 1º** – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má-fé poderão infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

**Parágrafo 2º** – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

**Parágrafo 3º** – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.

b) Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.

c) A taxa referente à reclamação técnica no valor de 1/3 (um terço), independentemente do resultado procedente ou improcedente, será revertida para a CBA ou FASP, conforme o caso.

**Parágrafo 4º** – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

**Parágrafo 5º** – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

#### **ARTIGO 34º – TAXAS:**

As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA.

#### **ARTIGO 35º - DOS RECURSOS:**

Todo piloto terá o direito de recorrer contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto à CBA ou FASP. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de recorrer da decisão, de acordo com o CDA.

**Parágrafo 1º** - Todo recurso junto à FASP deve ser feito por escrito pelo seu autor ou representante legal. O recurso junto à FASP deve ser acompanhado de uma caução. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar aos Comissários Desportivos sua intenção de realizar o recurso, e não será devolvida se o mesmo desistir do recurso.

**Parágrafo 2º** - Prazo Para Recurso - O prazo para a entrada do recurso junto à FASP expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova.

Este Regulamento Foi Aprovado pelo  
Departamento de Kart da  
Federação de Automobilismo de São Paulo

## CAMPEONATO PAULISTA DE KART – 2009

### REGULAMENTO TÉCNICO

**ARTIGO 1º** – Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento, é expressamente proibido e, assim sendo, todos os itens omissos neste Regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais

**Parágrafo único** – Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

**ARTIGO 2º – EQUIPAMENTO:** Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados pela CBA ou CIK/CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, eixo, carenagem, 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.

**Parágrafo 1º** – Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK.

**Parágrafo 2º – MOTOR:**

**I** Somente será permitida a utilização de motores homologados pela CBA, CIK ou pela CIK/CBA, exceto para a PMK e PCK, sendo:

- a) Mínimo de 160cc e máximo de 168cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, para a categoria PMK e PCK, autorizado pela CBA.
- b) Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, para a categoria SHIFTER KART, homologado CIK.
- c) Mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar ou água para as demais categorias, homologado pela CBA ou CIK / CBA.

**II PREPARAÇÃO** – Quando permitida para a categoria, deverá ter por base o motor homologado autorizado. Não poderá haver intercâmbio de peças ou componentes de outros modelos ou fabricantes. O cabeçote, o cilindro, o virabrequim, o cárter, a biela e o pistão, quando trabalhados, deverão manter a marca do fabricante, não sendo permitido o acréscimo de material. 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 as categorias PMK, PCK, SHIFTER KART.

**III** As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos, gaiolas, coroa e pinhão.

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

– 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 provoquem o aumento da intensidade da centelha, serão proibidos.

**Parágrafo 3º** - É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

**ARTIGO 3º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS**

- 1) – A preparação interna dos carburadores é livre. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
  - Para todas as categorias do Campeonato Paulista de Kart - 2009, fica proibido o uso de carburadores de 3 agulhas.
- 2)– Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
- 3) - Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo livre a quantidade de juntas utilizadas bem como a espessura das mesmas.
- 4) - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 5) - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 6) – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer", sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.
- 7) – Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

#### **ARTIGO 4º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS PARA O CAMPEONATO PAULISTA DE KART – 2009**

##### **Parágrafo 1º – CATEGORIA PILOTO MIRIM DE KART – PMK:**

- I MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
  - a) 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.
  - b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
  - c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
  - d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
  - e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
  - f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
  - g) 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 0,75mm.
  - h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
  - i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
  - j) Será proibido o retrabalho do volante.
  - k) Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, assim como a engrenagem do limitador de giro.
  - l) 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.
  - m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
  - n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
  - o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
  - p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.

- q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- II EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do giglê principal e 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.
- IV FLANGE – Deverá ser em alumínio anodizado, homologada CBA, sem retrabalho, ou qualquer artifício que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 4mm e o diâmetro máximo do furo será de 12mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.
- V FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.
- VI 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. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VII VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- a) NGK BP5ES.
  - b) NGK BP6ES.
  - c) NGK BPR6ES.
  - d) NGK BPR7ES.
  - e) DENSO W20EP-U.
  - f) DENSO W20EPR-U.
  - g) DENSO W22EPR-U
- VIII PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- IX CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960 ± 2mm.
- a) Mangas de eixo:
- 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
  - 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
  - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.
- X Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas, lacradas à disposição da CBA
- XI PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **97 kg**.
- XII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela com número na cor verde.

### **Parágrafo 2º - CATEGORIA CADETE:**

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

- a) 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.
- b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
- c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
- e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
- f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- g) 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 0,75mm.
- h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
- i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- j) Será proibido o retrabalho do volante.
- k) 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.
- l) 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.
- m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.

II EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.

III CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do gíglê principal e 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.

IV FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.

V 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. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

VI VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será

obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

- a) NGK BP5ES
- b) NGK BP6ES
- c) NGK BPR6ES
- d) NGK BPR7ES
- e) DENSO W20EP-U
- f) DENSO W20EPR-U
- g) DENSO W22EPR-U

- VII PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- VIII CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de  $960 \pm 2$ mm.
- a) Mangas de eixo:
    - 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
    - 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte "U".
    - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
  - b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
  - c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
  - d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
  - e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72
- IX 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 CBA.
- X PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **102** kg.
- XI IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor verde com número na cor amarela.

### Parágrafo 3º – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR MENOR DE KART – PJMK:

- I MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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, acrescido do habitáculo da vela, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizadas somente uma das velas abaixo:
- |                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| a) NGK B8 EG          | g) BOSCH W07 CS |
| b) NGK B8 EGV         | h) BOSCH W08 CS |
| c) NGK B9 EG          | i) NGK B8ES     |
| d) NGK B9 EGV         | j) NGK B9ES     |
| e) NGK B10 EGV        | k) NGK BR10EG   |
| f) NIPODENSO W31 ESZU |                 |
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante
- V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser aquela especificada na ficha de homologação do motor, sem trabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem trabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VII 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 1mm, medida na sua maior espessura.
- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- IX No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 72 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de  $1060 \pm 5$ mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de  $75 \pm 1$ mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de  $75 \pm 1$ mm. Somente poderá ser utilizada a bucha do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **133 Kg**.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

#### **Parágrafo 4º – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR DE KART – PJK:**

- I MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. 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:
 

a) NGK B8 EG	g) NGK B10 EGV	l) DENSO W27ES-U
b) NGK B8 EGV	h) NGK BR10 EG	m) BOSCH W07 CS
c) NGK B8 ES	i) DENSO IW24	n) BOSCH W08 CS
d) NGK B9 EG	j) DENSO IW27	
e) NGK B9 EGV	k) DENSO IW31	
f) NGK B9ES		
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;
- V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VII 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 1mm, medida na sua maior espessura.
- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- IX ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 74 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de  $1060 \pm 5$ mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou  $90 \pm 1$ mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou  $75 \pm 1$ mm. Somente poderá ser utilizada bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **148** Kg.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.

**Parágrafo 5º – CATEGORIA PILOTO DE KART – PK.**

- I MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. 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:
 

a) NGK B8 EG	f) NGK B9ES	k) DENSO IW31
b) NGK B8 EGV	g) NGK B10 EGV	l) DENSO W27ES-U
c) NGK B8 ES	h) NGK BR10EG	m) BOSCH W07 CS
d) NGK B9 EG	i) DENSO IW24	n) BOSCH W08 CS
e) NGK B9 EGV	j) DENSO IW27	
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;
- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 25,4mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

- V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VII 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 1mm, medida na sua maior espessura.
- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- IX ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 74 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 ± 1mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75 ± 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 153 Kg.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preta, com número na cor branca.

#### **Parágrafo 6º – CATEGORIA PILOTOS GRADUADOS DE KART**

I MOTOR – A preparação será livre, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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, acrescido do habitáculo da vela, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. O squich deverá ser de 1,5mm.

II VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- |               |                |                  |
|---------------|----------------|------------------|
| a) NGK B8 EG  | f) NGK B9ES    | k) DENSO IW31    |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ES-U |
| c) NGK B8 ES  | h) NGK BR10EG  | m) BOSCH W07 CS  |
| d) NGK B9 EG  | i) DENSO IW24  | n) BOSCH W08 CS  |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27  |                  |

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24mm, e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

V 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 1mm, medida na sua maior espessura.

- VI PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- VII CHASSI – O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, par. 3º.
- VIII PESO – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo **153 Kg**.
- IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preta, com número na cor amarela.

### Parágrafo 7º - CATEGORIA SENIOR E SUPER SENIOR

- I MOTOR - IAME/Parilla MY09 - refrigerado a água – A preparação será livre, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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, acrescido do habitáculo da vela, será de 11cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- II VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 

a) NGK B8 EG	f) NGK B9ES	k) DENSO IW31
b) NGK B8 EGV	g) NGK B10 EGV	l) DENSO W27ES-U
c) NGK B8 ES	h) NGK BR10EG	l) BOSCH W07 CS
d) NGK B9 EG	i) DENSO IW24	m) BOSCH W08 CS
e) NGK B9 EGV	j) DENSO IW27	
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 25,4mm.
- IV FLANGE –Sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de até 28mm, devendo apresentar a marca do fabricante.
- V JUNTAS – Serão livres.
- VI PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- VII CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º.
- VIII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo, Cat. Sênior **167 Kg**. e para a Cat. Super Sênior **171 Kg**
- IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor azul.
- X IGNIÇÃO – Deverá ser original. Marca PVL, limitada a 16.500 rpm.

### Parágrafo 8º - CATEGORIA SHIFTER, SHIFTER SENIOR e SHIFTER JR:

- I MOTOR – TM 125cc – K9 C e K9 B – Homologado CIK, A preparação será livre, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, 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, acrescido do habitáculo da vela, será de 13cc para as categorias Shifter e Shifter Sênior e para a categoria Shifter Junior será de 15 cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto

morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Para a categoria Shifter Junior o squich será de 1,50mm.

a) Pistão – Permitido utilizar qualquer pistão, desde que mantida a cilindrada em 125cc.

b) Junta do cilindro – liberada

c) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga

de níquel-cromo, ou banho de nicacil;

d) Câmbio – Todas as engrenagens deverão ser as originais constantes Da ficha de homologação;

e) Cabeçote – permitido trabalhar a bolha para equalizar o volume;

f) Relação – Coroa: marca livre, com 24, 25 e 26 dentes;

Pinhão: original com 16, 17 ou 18 dentes;

Categoria Shifter Junior:

Coroa: marca livre, com 25 dentes;

Pinhão: original com 17 dentes;

g) Flanges – original sem retrabalho, para a categoria Shifter Junior será fornecido pela organização da prova um redutor de admissão de 22mm e um redutor de escape de 30x35 mm;

h) Pirâmide – original sem retrabalho;

i) Ignição – original;

j) Biela – Original TM ou nacional de qualquer marca, mantidos o comprimento e o curso,

observados o diâmetro do furo superior e inferior, e mantendo ainda a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante na ficha de homologação, assim como também para o eixo superior e o inferior, e respectivas gaiolas;

II Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas:

a) NGK B8 EG

b) NGK B8 EGV

c) NGK B8 ES

d) NGK B9 EG

e) NGK B9 EGV

f) NGK B9 ES

g) NGK B10 EGV

h) NGK BR10 EG

i) DENSO IW24

j) DENSO IW27

k) DENSO IW31

l) DENSO W27 ES-U

m) BOSCH W07 CS

n) BOSCH W08 CS

II CARBURADOR – Somente poderá ser utilizado da marca “Delorto” (de pistonete ou guilhotina) sem retrabalho;

a) Será permitida a alteração dos “giclês” e da agulha da bóia.

b) Será obrigatório o uso de do “intake silencer” homologado CBA completo e sem retrabalho.

III CHASSI – Homologado CBA ou CIK/CBA, sendo obrigatório o uso de eixo em material ferroso, imantável, A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º;

IV PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **178kg**. Para a categoria Shifter Junior o peso será de 165 Kg.

V IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca e com número na cor preta.

## ARTIGO 5º - PESO DO CONJUNTO

Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

**Parágrafo 1º** - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata exclusão do piloto da tomada de tempo ou prova.

### **ARTIGO 6º - CHASSI**

A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 1400 mm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as categorias Mirim e Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200mm.

**Parágrafo 2º** - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

**Parágrafo 3º** - O eixo deverá obedecerá à tabela abaixo e as limitações da categoria:

<u>Diâmetro do eixo (mm)</u>	<u>Espessura mínima da parede (mm)</u>
30	4,9
31	4,7
32	4,5
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

### **.ARTIGO 7º - ASSOALHO**

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos não deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

### **ARTIGO 8º - SUSPENSÃO**

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

## **ARTIGO 9º - RODAS E PNEUMÁTICOS**

As rodas comportarão pneumáticos com ou sem câmaras de ar, removíveis ou não.

As rodas dianteiras devem ser montadas sobre os rolamentos.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Graduados, Shifter Jr, Shifter e Seniores.

As rodas serão livres, desde que de fabricação nacional, devidamente identificadas com a marca do fabricante, com ou sem parafusos, exceto nas categorias Mirim e Cadete deverá usar rodas autorizadas para a respectiva categoria.

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

**Parágrafo 1º** - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

**Parágrafo 2º** - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

**Parágrafo 3º - PNEUS:** Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

Categorias Mirim e Cadete: MG Cadete

Junior Menor, Junior, Novatos, Seniores e Shifter Jr: MG Vermelho

Shifter, Shifter Sênior e Graduados: MG Amarelo

## **ARTIGO 10º - FREIOS**

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. Para as categorias Shifter, nas rodas dianteiras e traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado, com exceção das Categorias Mirim e Cadete, que seguem regulamentação própria.

## **ARTIGO 11 - DIREÇÃO**

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

## **ARTIGO 12 - TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

## **ARTIGO 13 - LUBRIFICAÇÃO**

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente e demais partes do motor.

O uso da esponja fixa do protetor da corrente é permitido para todas as categorias, desde que bem fixada ao mesmo, com a utilização de cinta plástica.

#### **ARTIGO 14- PROTETOR DA CORRENTE**

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 protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo e fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

#### **ARTIGO 15 - PEDAIS**

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

#### **ARTIGO 16 - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO**

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo na posição normal de direção.

O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

#### **ARTIGO 17 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

**Parágrafo único:** O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido. O tanque não poderá estar revestido parcial ou totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até a vistoria técnica final.

#### **ARTIGO 18 - COMBUSTÍVEL**

Para as categorias GRADUADOS e SHIFTERS deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de GASOLINA com óleo dois tempos DIMETIL KART COMPETIÇÃO, na proporção de 17:1.

Para as categorias JUNIOR MENOR, JUNIOR, NOVATOS, SÊNIOR E SUPER SÊNIOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de ALCOÓL misturado com óleo dois tempos DIMETIL KART COMPETIÇÃO, na proporção de 25:1.

Para as categorias MIRIM E CADETE o combustível será Gasolina.

## **ARTIGO 19 - CARENAGEM**

Uma carenagem ou carroçaria, composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

**Parágrafo 1º** - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado.

A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância.

Os painéis devem ser fixados ao chassi.

**Parágrafo 2º** - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

**Parágrafo 3º** - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contra peso (lastro).

**Parágrafo 4º** - Antes do início das tomadas de tempo e provas, serão verificadas as medidas de alinhamento das carenagens laterais, prevista no item I deste artigo. Se, durante a tomada de tempo ou prova, a medida se alterar por qualquer motivo, as mesmas não serão consideradas nas respectivas vistorias técnicas.

**Parágrafo 5º** - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada.

## **ARTIGO 20 - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO**

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no pára-choque traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado, de no mínimo 20 cm x 20 cm, na cor da categoria, e a numeração deverá ter no mínimo 15 cm de altura e a largura (traço); 2 cm, na cor da categoria. Deverá, também, ser reservado um espaço de 4 cm x 20 cm, na parte inferior dos quadrados, localizados na frente e na traseira, para uso exclusivo do organizador. A não observância a estas medidas poderá acarretar recusa de inscrição, desclassificação ou multa pecuniária ao piloto infrator.

**Parágrafo único:** A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não se solte com a vibração do kart durante a prova.

Caso a placa traseira de identificação venha a cair, a cronometragem não se responsabilizará pela não marcação de sua passagem.

**Este Regulamento Foi  
Aprovado pelo Departamento de Kart da  
Federação de Automobilismo de São Paulo**