



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

## **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ**

### **REGULAMENTO TÉCNICO - 2024**

**ARTIGO 1º** - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados/registrados pela CBA ou FIA Karting/CBA.

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

**Parágrafo 2º** - É permitido, para todas as categorias, o uso de sonda para leitura dos gases do motor, conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, 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 2º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS**

**Parágrafo 1º** - Somente serão permitidos carburadores que estejam acompanhados pelo kit motor sorteado RBC.

**Parágrafo 2º** - Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta - fornecido pela RBC junto ao kit do motor referente a categoria.

**Parágrafo 3º** - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

**Parágrafo 4º** - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

**Parágrafo 5º** - 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 obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

**Parágrafo 6º** - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

**Parágrafo 7º** - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

**Parágrafo 8º** - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Os filtros de ar não serão fornecidos pela RBC. Todas as categorias, será obrigatório o uso de filtro da marca RBC homologados 2021.

Em caso de chuva fica permitida a retirada da espuma e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.

Filtros em condição de chuva: Nas categorias, Mirim, Cadete, F4 Júnior e F4 em caso de chuva fica obrigatório o uso dos filtros fornecidos pela RBC. Nas categorias de motores 125cc sorteados, o filtro de chuva poderá ser usado com a tampa "cornetas" viradas para trás. Se o filtro estiver virado para frente será obrigatório o uso do copinho de proteção.

Definição de motores para treinos oficiais em condição de chuva: Nos dias em que houver previsão de chuva, 45 minutos antes do início do treino a RBC determinará condições de chuva ou seco – Se for determinado condição de chuva será obrigatório o uso de motor próprio para o treino.

**Parágrafo 9º** - Ignição - Todas as ignições dos motores das categorias sorteadas, serão fornecidas e lacradas junto ao motor pela RBC PREPARAÇÃO DE MOTORES. Poderá estar envolvida por uma proteção com intuito de lacre instalado pela RBC.

CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ  
REGULAMENTO TÉCNICO  
CLUBE SAN MARINO

Rua Armando Botasso, 1200 - Betel - CEP 13146.180 - Paulínia - SP - TELEFONE: (19) 99119.9895  
CNPJ: 07.455.126/0001-08 e-mail:campeonatosanmarino@gmail.com



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**Parágrafo 10º** - Vela - Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter o 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;

**Parágrafo 11º** - Coroa - dependendo do circuito o Departamento de Kart da Federação Paulista de Automobilismo informará, através de adendo de prova, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.

**Parágrafo 12º** - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens. As Categorias que usarem pinhão de 11 dentes este deverá ter diâmetro de 22,3mm e para as que usarem pinhão de 10 dentes este deverá ser de 20,5mm, com tolerância de + 0,20mm em ambos os casos.

**Parágrafo 13º** - Flexível - o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm com tolerância de + ou - 2,00mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível.

**Parágrafo 14º** - Flange – Será fornecida e lacrada nos motores RBC.

**Parágrafo 15º** - Curva – Para as categorias de motores sorteados, a curva será fornecida e lacrada nos motores RBC , sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar.

**Parágrafo 16º** - Freio - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

## ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

### Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM E CADETE

**I- MOTOR** – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrífuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**II- CHASSI** – 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 conforme RNK/CBA 2023.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será permitido o uso de arruelas secas, (sem mancal deslizante, esfera ou similar) e, sem modificação dos "Us" de manga, que devem permanecer como o homologado

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

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria e DOUGLAS de material alumínio.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2024.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) Escapamento: Deverá ser utilizado o escapamento da marca Spinery modelo 2023. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

**III - COROA** – Será fixa de 66 (sessenta e seis) dentes passo 219.

**IV - EIXO** – Será obrigatório o uso de eixos sorteados pela organização de prova, o valor do eixo deverá ser pago direto com o fornecedor oficial (**Loja KARTMACHINE**). O sorteio será efetuado na sexta-feira anterior a primeira etapa, sendo o piloto o responsável pela guarda do eixo durante todas as etapas até o final do campeonato. Os eixos são numerados e identificados para o devido controle com visto de retirada junto à organização do Campeonato, sendo expressamente proibido o intercâmbio dos eixos entre pilotos - Se porventura o eixo sorteado for danificado, poderá, com autorização do Comissário Técnico ser substituído por uma nova unidade e o piloto arcará com as devidas despesas. O piloto que entrar a partir da segunda etapa deverá comprar o eixo na loja (**KARTMACHINE**).

## Parágrafo 2º - CATEGORIA JÚNIOR

**I - MOTOR** – Motor IAME MY13 com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 17,0cc, com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela **RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA**, conforme RNK 2024.

**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 B9EG            | d) NGK B10EG           |
| b) NGK BR9EG           | e) NGK BR10EG          |
| c) NGK BR9 EIX Iridium | f) NGK BR10EIX Iridium |

**III - CARBURADOR** - Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA

**IV FLANGE** – Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante  
Será fornecida e lacrada pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**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.

**VI - PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, não poderá ocasionar entradas de ar. Será fornecida e lacrada pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**VII - RELAÇÃO** – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes

**VIII - COROA** - será fixa 74 (setenta e quatro) dentes passo 219.

**IX - CHASSI** – **Homologado** CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes do eixo, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.

**II - ESCAPAMENTO** - O escapamento da marca spinery a ser utilizado será o de homologação CBA 2021, do próprio piloto, conforme homologação CBA 2021 com



silencioso.

- Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, para a categoria Júnior.

**III - ÁGUA** - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

**IV - RADIADOR** - É permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.

## **Parágrafo 6º - CATEGORIAS IAME X30 GRADUADOS / IAME X30 SENIOR.**

– **MOTOR** – Iame X30, acompanhado de embreagem, mesa, coletor de escapamento e coletor de admissão. Fornecido pela RBC PREPARACOES DE MOTORES LTDA.

**I - 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 B9EG            | d) NGK B10EG           |
| b) NGK BR9EG           | e) NGK BR10EG          |
| c) NGK BR9 EIX Iridium | f) NGK BR10EIX Iridium |

**II - CARBURADOR** – Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas e sera fornecida pela RBC PREPARACOES DE MOTORES LTDA.

**III - COROA** - Será fixa coroa 76 (Setenta e Seis) dentes passo 219.

**IV - CHASSI** – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.

**V - ÁGUA** - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

**VI - RADIADOR** - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor.

É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.

## **Parágrafo 7º - CATEGORIAS F-4 e F4 JÚNIOR**

**I - MOTOR** – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**II - COROA** - Será fixa 39 dentes passo 428 para F4 Junior

- **COROA** - Será fixa 40 dentes passo 428 para as demais categorias F4 (F4 Sprint / F4 Graduados / F4 Senior / F4 Super Senior e F4 Master).

**III - CHASSI** – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um do fabricantes, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

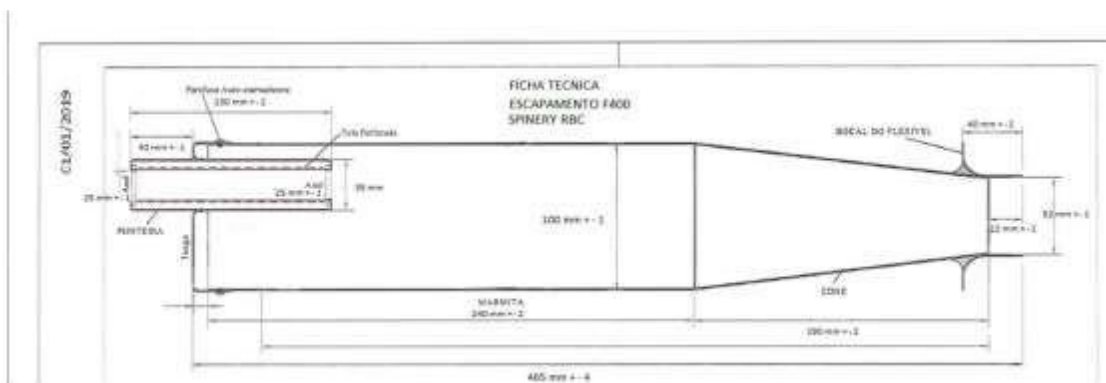
**IV - PÁRA-CHOQUE** - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, para-choque, homologado CBA.



**V - IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4, conforme Art. 42.

**VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL** - Deverá ser central, original do Chassi.

**VII - ESCAPAMENTO** – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400/RBC conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



## ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto, obedecerá ao que segue:

Mirim	106 Kg (cento e seis quilos)
Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
IAME Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
IAME X 30 GRADUADOS E SENIOR	177 kg (cento e setenta e sete quilos)
F4 Graduados	183 Kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Sprint	183 Kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Graduados	183 Kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Super Senior	183 Kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Master	183 Kg (cento e oitenta e três quilos)
F4 Júnior	155 Kg (cento e cinquenta e cinco quilos)
Shifter	180 Kg (cento e oitenta quilos)

**Parágrafo 1º** - 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 2º** - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.

## ARTIGO 5º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassis de fabricação nacional homologado CBA para as categorias com motores 4 tempos e para as categorias com motores 2 tempos fica permitido o uso de chassis homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA.

Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. Para o CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ 2024 é permitido o uso de carenagem





# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade, exceto para as categorias Mirim, Cadete e F4, que poderão utilizar somente carenagens homologadas CBA.

**Parágrafo 1º** - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Mirim e Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120cm (cento e vinte centímetros).

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

**Parágrafo 3º** - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

<b><u>Diâmetro do eixo (mm)</u></b>	<b><u>Espessura mínima da parede (mm)</u></b>
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 6º - PÁRA-CHOQUES**

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou FIA Karting/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto para que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nessa situação deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte dele estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

## **ARTIGO 7º - ASSOALHO**

Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou composite, do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias CADETE e MIRIM o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10,0 mm de diâmetro. O assoalho deverá ser obrigatoriamente ficado por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.

## **ARTIGO 8º - SUSPENSÃO**

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

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

As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, nas categorias Mirim e Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante. As rodas serão homologadas CBA para as categorias Mirim e Cadete, as demais categorias, poderão utilizar rodas CBA, FIA Karting/CBA e registradas CBA devidamente identificadas com a marca do fabricante, exceto as categorias F4 e F4 Júnior que usarão somente rodas CBA com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro. É proibida a montagem de roda invertida.

Os cubos de roda serão livres, devendo apresentar a marca de um dos fabricantes de chassi homologados CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA, exceto para as categorias Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior.

Para as categorias F4 e F4 Júnior os cubos de rodas traseiro e dianteiro deverão ter o comprimento de 90,0mm + ou - 1mm.

**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: CONFORME ARTIGO 24 DO REGULAMENTO DESPORTIVO**

### **ARTIGO 10º - FREIOS**

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar discos de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Cadete, que segue regulamentação própria. É obrigatório o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.

### **ARTIGO 11º - 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 12º - TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

### **ARTIGO 13º - 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 da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitida somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame. Para as categorias PMK, PCK e F-4 será permitido o uso do protetor de corrente/pinhão em material flexível. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se ou cair o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, uma das peças do protetor de corrente ou o conjunto completo estiver solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

### **ARTIGO 14º - 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 15º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o piloto 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 spnery e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2021. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

Em todas as categorias, o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm. com tolerância de + ou - 2mm de material flexível.

**Parágrafo 1º** - Para as categorias Júnior, o comprimento total do escapamento será de 810,0mm com tolerância de 5,0mm para mais e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma - O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva ( $b - b'$ ), e a flange de fixação das molas do escape ( $a - a'$ ), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.

**Parágrafo 2º** - Para todas as categorias, exceto Mirim, Cadete e Shifter, fica determinado o uso de escapamento Spinery, com tampa do escapamento, apenas com diâmetro de 21mm no tubo de saída da mesma. As demais medidas deverão estar em conformidade com a ficha de homologação.



**Parágrafo 3º** - Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, exceto para as categorias: Mirim, Cadete, todas as categoria F4 e F4 Junior e Shifter, Iame X30.

O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4 da marca spnery, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas, de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

ao final de uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

**Parágrafo 4º** Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar som, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
- e) Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento ou abafador estiver solto, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

## **ARTIGO 16º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos 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 que recupere 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.

## **ARTIGO 17º - COMBUSTÍVEL**

Nas categorias Mirim, Cadete e F4 e F4 Júnior deverá ser utilizada somente gasolina.

Para as categorias IAME Junior e IAME X30 e Shifter deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina Podium com óleo dois tempos, na proporção de 22:1

## **ARTIGO 18º - 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 contrapeso (lastro).

**Parágrafo 4º** - Para as categorias que utilizarem motores X30, será permitido um furo de 35mm na carenagem direita, na direção do pinhão, para uso do motor de partida auxiliar.

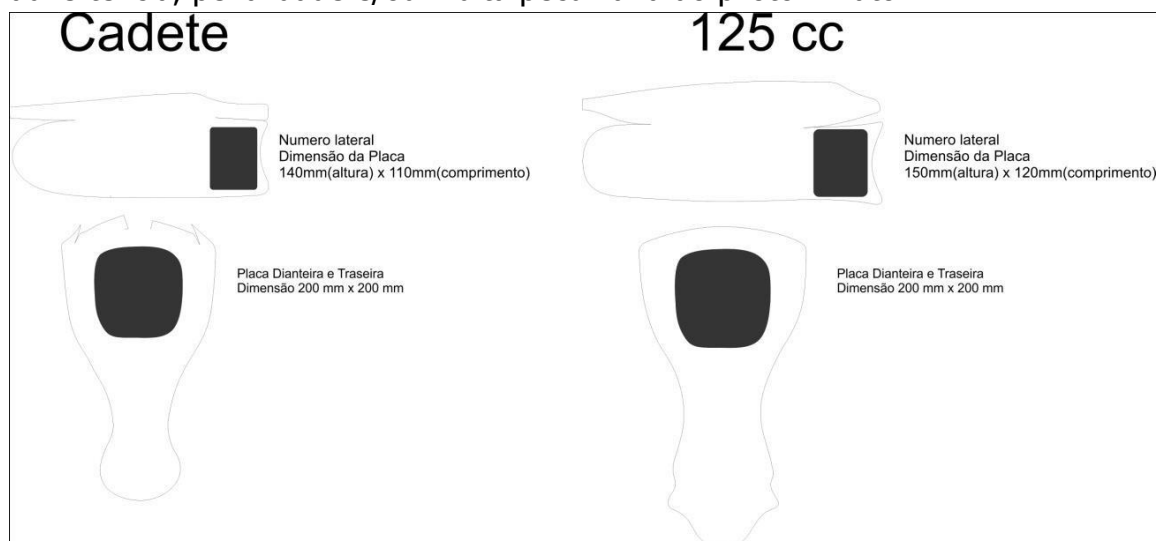
**Parágrafo 5º** - Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes da carenagem (gravata, painéis laterais ou painel frontal) ou parte deles se desprender, soltar-se ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

## ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choques traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na cor da categoria, obedecendo ao desenho abaixo. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência, penalidade e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.





# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o **RNK 2024**.  
**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.

**ARTIGO 20º** - É permitido o uso das seguintes peças importadas: palheta, bobina, magneto, corrente, velas, gaiolas, mangueira de freio, rolamentos, coroa e pinhão. Proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica

## **ARTIGO 21º - RADIADOR:**

Para todas as categorias com exceção da Mirim, Cadete, as categorias F4 e F4 Júnior, fica permitido o uso de fita adesiva, cortina ou persiana somente em material plástico e com acionamento de forma exclusivamente manual.

## **CATEGORIA SHIFTER**

### **MOTOR**

Para a categoria Shifter-Kart – Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, todos os motores homologados da categoria FIAKarting;

## **RNK - Artigo 57 – Das Categorias Shifter-Kart – SKG, SKS:**

### **I Motor -**

Não deve ser possível separar o motor da caixa de câmbio. O bloco do motor deve ser composto de 2 partes apenas (separadas vertical ou horizontalmente). Somente insertos para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados, buchas) são autorizados.

Serão permitidos motores monocilíndricos com admissão por válvula de palhetas apenas, de qualquer marca ou modelo, homologados FIAKarting, conforme sua Ficha de Homologação, independentemente de suas validades. Capacidade cúbica máxima de 125cc.

Alojamento da Válvula de Palhetas conforme a Ficha de Homologação, flange livre.

O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 9cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 11cc).

As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

**Parágrafo Primeiro:** Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- outras restrições conforme regulamentos específicos.



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

b) Exterior do motor:

- número de carburadores e diâmetro;
- aparência externa do motor montado;

**Parágrafo Segundo:** A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

**II Freio** – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

**III Escapamento** – Original homologado com o motor, sem retrabalho, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão FIAKarting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.

**IV Carburador** – DELLORTO VSH 30,0mm, de guilhotina, original, sem retrabalho. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Dellorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

**V Câmbio** – Todas as engrenagens/relações deverão ser originais, conforme Ficha de Homologação. Obrigatório a mudança manual através de alavanca, sem sistema de corte de ignição.

**VI Flange** – Será livre.

**VII Vela** – poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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.

**VIII Pirâmide** – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.

**IX Filtro de ar** – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

**X Ignição** – Analógica - Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

**XI Radiador** - Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.





# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

## **XII Relação de coroa e pinhão** – Será livre.

**XIII Chassi** – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, dotado de freios traseiros e dianteiros, também homologados. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Será liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.

- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII do regulamento RNK 2024. Um inserto tubular metálico de reforço na região da coroa é permitido.
- b) Cubos de rodas: Serão livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm

**XIV Peso** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:

- Shifter-Kart Graduado: 185Kg.
- Shifter-Kart Senior: 185kg

**XV Identificação** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras SKG ou SKS, conforme artigo 45 do regulamento RNK 2024.

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da

**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

**São Paulo, 10 de janeiro de 2024.**

---

**Presidente**

**DK-FASP Departamento de Kart**

CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAI  
REGULAMENTO TÉCNICO  
CLUBE SAN MARINO

Rua Armando Botasso, 1200 - Betel - CEP 13146.180 - Paulínia - SP - TELEFONE: (19) 99119.9895  
CNPJ: 07.455.126/0001-08 e-mail:campeonatosanmarino@gmail.com