



1º RACE KART SPORT 2025

REGULAMENTO TÉCNICO

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

Parágrafo 1º: 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.

Parágrafo 2º: Todo kart deverá chegar ao parque fechado de abastecimento para as Tomadas de Tempo e Provas com o tanque completamente vazio.

ARTIGO 2º - DAS GENERALIDADES – CATEGORIAS JÚNIOR, NOVATO, GRADUADO, SÊNIOR, SUPER SÊNIOR E SHIFTER KART:

2.1 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 obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

2.2 PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

2.3 CARBURADOR – Conforme RNK 2025, homologado CBA 2021/2024/2027, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

2.1.1 Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta – A preparação interna dos carburadores é proibida para todas as categorias. 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.

2.1.2 Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

2.4 FILTRO DE AR - Os filtros de ar não serão fornecidos pelo MITTAG MOTORES. Para todas as categorias será obrigatório o uso de filtros de ar homologados CBA, em caso de chuva fica permitida a retirada da espuma e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.

2.4.1 FILTROS EM CONDIÇÃO DE CHUVA - 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.

2.4.2 Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "Intake Silencer" homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.

2.4.3 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-lo, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado.

2.4.4 Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o silencioso de carburador estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

2.5 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.

2.6 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.

2.7 Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

2.8 IGNIÇÃO - Homologadas ou autorizadas FIA Karting. Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que possam variar quando o kart estiver em movimento são proibidos. Exceto para os motores que tiverem ignições com limitador de giro. Todas as ignições dos motores das categorias sorteadas, serão fornecidas e lacradas junto ao motor pela MITTAG MOTORES. As ignições deverão ter tanto a amperagem quanto a curva de avanço, similares com as do fabricante. As marcas e numeração da ignição não poderão estar adulteradas de nenhuma forma, inclusive os números da bobina do rotor deverão estar totalmente legíveis sob pena de desclassificação do piloto. Poderá estar envolvida por uma proteção com intuito de lacre instalado pela MITTAG MOTORES.

2.9 VELA – Não poderá apresentar trabalho/retrabalho. 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, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

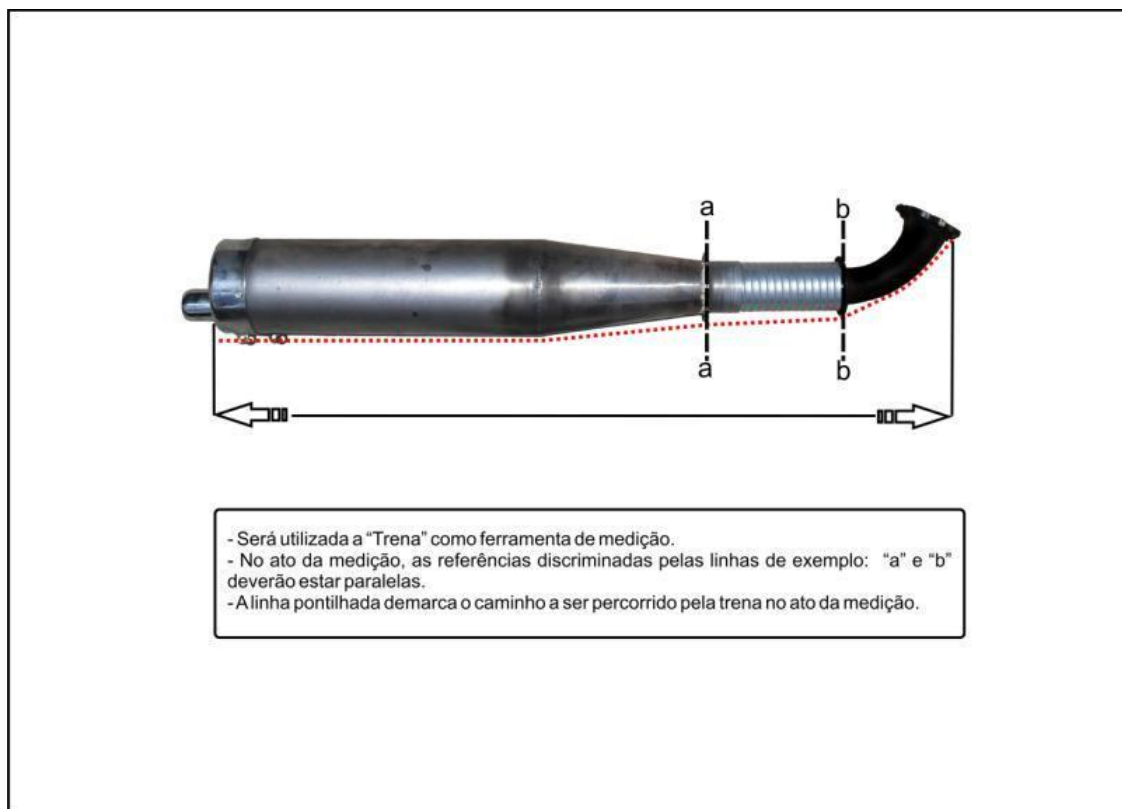
- a) NGK B10 EGV
- b) NGK BR10 EG
- c) NGK B9 EG
- d) NGK B9 EGV
- e) NGK BR10 EV
- f) NGK BR9 EIX Iridium
- g) NGK BR10 EIX Iridium

2.10 ESCAPAMENTO – Fornecido pela MITTAG MOTORES, modelo ROMA saída 21mm.

2.10.1 COMPRIMENTO DO ESCAPAMENTO

2.10.1.1 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 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.

2.10.1.2 NOVATO/ GRADUADO / SÊNIOR / SUPER SÊNIOR - O comprimento total do escapamento será de 770,0mm 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 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.



2.11 ABAFADOR – Fornecido pela MITTAG MOTORES.

2.12 CURVA – Para as categorias de motores sorteados, a curva será fornecida e lacrada nos motores, sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar, para categoria

Graduados, a curva deverá ser homologada e da mesma marca do motor.

2.13 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.

2.14 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 de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.

2.15 FREIO - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

2.16 RELAÇÃO - Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes.

2.17 COROA - Será definida em Adendo da Prova, dependendo do circuito.

ARTIGO 3º - DAS GENERALIDADES - CATEGORIAS MIRIM, CADETE, F4 JÚNIOR, F4 NOVATO, F4 GRADUADO, F4 SÊNIOR E F4 SUPER SÊNIOR:

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

3.2 FILTRO DE AR - Em todas as categorias, incluindo em situação de chuva, serão obrigatórias o uso de filtro ar da marca PABLO RACING.

3.3 COROA - Será definido através de Adendo da Prova, dependendo do circuito.

3.4 CURVA - Será fornecida e lacrada nos motores, sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar.

3.5 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. Para as categorias F-4 o flexível deverá ser de 85mm de comprimento, com tolerância de +/- 5mm.

3.6 FREIO - Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível, com a função de resfriamento do freio.

ARTIGO 4º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

4.1 CATEGORIA MIRIM E CADETE:

4.1.1 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 B9ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela PABLO RACING.

4.1.2 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 2025.

4.1.3 MANGAS DE EIXO - Homologada CBA, com a marca do fabricante. 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. Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

4.1.4 RODAS - Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.

4.1.5 CUBO DE RODA - Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2025.

4.1.6 MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO - Homologado CBA para a categoria.

4.1.7 ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO - Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

4.1.8 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.

4.1.9 ESCAPAMENTO - Deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, com curva de acoplamento padrão. 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 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. Sugerimos o uso de massa vedante de escape de qualquer marca.

Em nenhum momento deve haver saída de ar falsa por qualquer parte do escapamento. Teste de estanqueidade fecha-se a saída e pressuriza-se a entrada, sem nenhum escape perceptível.

4.1.10 COROA – Será de 66 (sessenta e seis) dentes.

4.2 CATEGORIA JÚNIOR

4.2.1 MOTOR – Motor IAME MY13 com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 18,0cc, com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela MITTAG MOTORES.

4.2.2 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.

4.3 CATEGORIA NOVATO / GRADUADO / SÊNIOR / SUPER SÊNIOR

4.3.1 MOTOR - Homologado CBA, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, flange de 28,0mm, volume de referência 12cc, pirâmide com

palheta, e ignição sem centralina

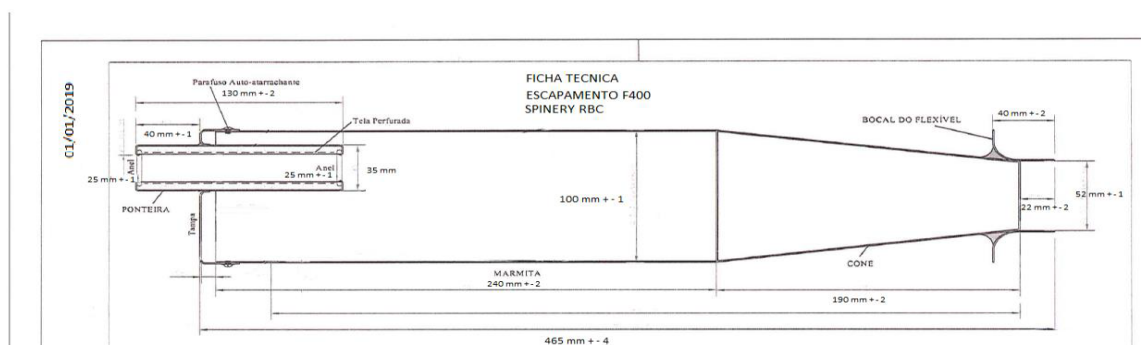
4.3.2 FLANGE – Será permitido o uso de flange na medida de até 28,0 mm fornecida e lacrada pelo fornecedor de motores.

4.4 CATEGORIAS F4

4.4.1 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 PABLO RACING.

4.4.2 CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será O modelo F4 conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



4.5 CATEGORIAS SHIFTER-KART

4.5.1 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 FIA-Karting, 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 FIA-Karting (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 1º: 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.

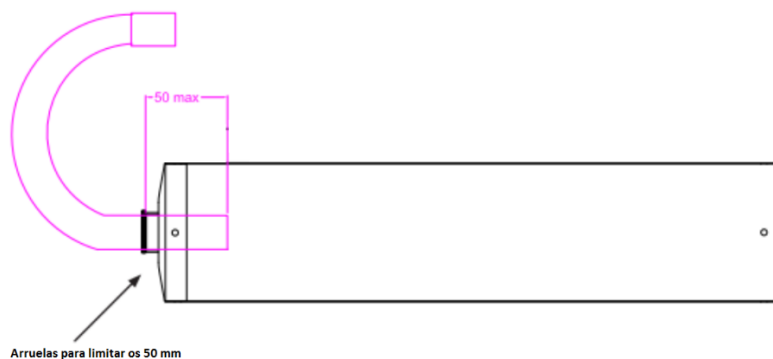
B) Exterior do motor:

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

Parágrafo 2º: 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.

4.5.2 FREIO – Deverá ser homologado CBA, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

4.5.3 ESCAPAMENTO – Original homologado com o motor, sem retrabalho, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão FIA-Karting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.



4.5.4 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.

4.5.5 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.

4.5.6 FLANGE – Será livre.

4.5.7 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.



4.5.8 PIRÂMIDE – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.

4.5.9 FILTRO DE AR – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

4.5.10 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.

4.5.11 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.

4.5.12 RELAÇÃO DE COROA E PINHÃO – Será livre.

4.5.13 CHASSI – Deverá ser homologado CBA, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, 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.

4.5.13.1 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. Um inserto tubular metálico de reforço na região da coroa é permitido.

4.5.13.2 Cubos de rodas: Serão livres.

4.5.13.3 A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

4.5.13.4 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

ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

CATEGORIA	PESO
Mirim	102 kg
Cadete	106 kg
Junior	147 kg
Novato	158 kg
Graduado	155 kg
Sênior	170 kg
Super Sênior	175 kg
F4	183 kg
F4 Júnior	155 kg
Shifter Graduado	180 kg
Shifter Sênior	185 kg

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.

Parágrafo 3º - O piloto que exceder o peso sem qualquer uso de lastro em seu conjunto poderá a cada 05 Kg (cinco) aumentar em um dente de coroa o limite conforme artigo 4 acima exposto.

Parágrafo 4º - Mirim / Cadete – Caso as categorias sejam agrupadas em uma mesma prova, o peso mínimo estabelecido para a categoria Mirim será de 106Kg.

ARTIGO 5º - CHASSI

5.1 Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada categoria. O chassi utilizado para a **1ª Race Kart Sport 2025** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação dele. 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 a **1ª Race Kart Sport 2025** é permitido o uso de carenagem homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade.

Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (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:

DIÂMETRO DO EIXO (MM)	ESPESSURA MÍNIMA DA PAREDE (MM)
35	3,8
40	2,9
50	1,9

ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

6.1 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 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

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

ARTIGO 7º - ASSOALHO

7.1 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 fixado por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

8.1 Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS e PNEUMÁTICOS

9.1 As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda.

9.2 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 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.

9.3 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 e F4.

9.4 Para as categorias F4 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.

ARTIGO 10º - FREIOS

10.1 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 MIRIM/ CADETE, que segue regulamentação própria. É obrigatório o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.

ARTIGO 11º - DIREÇÃO

11.1 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

12.1 A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - PROTETOR DA CORRENTE

13.1 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 MIRIM, CADETE, F4 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 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 14º - PEDAIS

14.1 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

15.1 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.

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

15.3 Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, exceto para as categorias: Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior.

O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, 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 ao final de uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

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 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 16º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

16.1 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.

16.2 Deverá ser central, original do Chassi.

ARTIGO 17º - COMBUSTÍVEL

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

17.2 Para as categorias Júnior, Novato, Graduado, Sênior, Super Sênior e Shifter Kart deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina podium com óleo dois tempos, na proporção de 22:1.

ARTIGO 18º - CARENAGEM

18.1 Conforme Artigo 42º do RNK 2025.

ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

19.1 Conforme Artigo 46º do RNK 2025.

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

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

São Paulo, 17 de abril de 2025

PAULO ENEAS SCAGLIONE
PRESIDENTE

RICARDO BIGNOTTO/CRISTIAN RAMOS
DK-FASP DEPARTAMENTO DE KART

FABIO SANTOS RODRIGUES
INNOVATION RACING SPORTS



1º RACE KART SPORT 2025

04 DE MAIO DE 2025 – KARTÓDROMO ALDEIA DA SERRA – BARUERI / SP

ADENDO Nº I – REGULAMENTO TÉCNICO

PARA TODAS AS CATEGORIAS - COROA:

MIRIM / CADETE – 66 dentes

CATEGORIAS F4 (4T) – 40 dentes

JÚNIOR – Até 73 dentes.

NOVATO / GRADUADO – Até 74 dentes.

SÊNIOR / SUPER SÊNIOR – Até 75 dentes.

SHIFTER KART – Livre.

COMBUSTÍVEL

Art. 17 – Combustível

17.1 Mirim, Cadete e F4: Uso obrigatório de gasolina comum.

17.2 Júnior, Novato, Graduado, Sênior e Super Sênior: Combustível obrigatório: gasolina podium + óleo 2T, na proporção de 22:1.

17.3 Shifter Kart: Combustível obrigatório: gasolina podium ou premium + óleo de mistura própria, na proporção de 25:1.

Parágrafo único: O combustível da categoria Shifter Kart será de responsabilidade do piloto, com livre procedência. A organização não fornecerá combustível para esta categoria.

Este adendo foi aprovado pelo Departamento de Kart da **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

São Paulo, 30 de abril de 2025

PAULO ENEAS SCAGLIONE

PRESIDENTE

RICARDO BIGNOTTO/CRISTIAN RAMOS

DK-FASP DEPARTAMENTO DE KART

FABIO SANTOS RODRIGUES

INNOVATION RACING SPORTS