



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2025

REGULAMENTO TÉCNICO

ÍNDICE

CAPÍTULO IX - DAS GENERALIDAS – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 34 – Do uso de arame em fixações.....	3
Artigo 35 – Dos equipamentos.....	3
Artigo 36 – Do motor.....	3
Artigo 37 – Do escapamento.....	8
Artigo 38 – Do carburador.....	10
Artigo 39 – Do peso.....	10
Artigo 40 – Do chassi.....	11
Artigo 41 – Dos freios.....	14
Artigo 42 – Da carenagem.....	15
Artigo 43 – Do pára-choques traseiro.....	18
Artigo 44 – Do combustível.....	19
Artigo 45 – Dos pneus.....	19
Artigo 46 – Da identificação.....	20
Artigo 47 – Da manutenção.....	21
Artigo 48 – Das monomarcas.....	22



Artigo 49 – Dos acessórios.....	22
---------------------------------	----

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICIDADES DE CADA CATEGORIA

Artigo 50 – Das categorias Mirim – M e Cadete – C.....	22
Artigo 51 – Da Categoria Mini – MN.....	25
Artigo 52 – Da categoria OKNJr – OKNJ.....	29
Artigo 53 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master - OKNM.....	34
Artigo 54 – Das categorias Novato, Sênior Am X30 e Sênior Pro X30.....	37
Artigo 55 – Das Categorias Super Sênior – SS, Grand Super Senior – GSS e Sênior 60+ – S60	43
Artigo 56 – Das Categorias Shifter-Kart – SKG, SKS:.....	49
Artigo 57 – Das Categorias Fórmula 4.....	51
Artigo 58 – Da categoria OK – OK.....	53
Artigo 59 – Da categoria OK Junior – OKJ.....	57

CAPÍTULO XI – SORTEIO DE MOTORES E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS

Artigo 60 – Das especificidades.....	59
Artigo 61 – Dos procedimentos para o sorteio de motores.....	60



REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2025

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO IX – DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 34 – Uso de arame em fixações: Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

Artigo 35 – Dos equipamentos: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, FIAKarting, CBA/FIAKarting, FIAKarting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: Chassi, Painel Dianteiro (Bico), Painel Superior Dianteiro (Gravata), Pára-choque Traseiro, Carenagem Lateral, Motor, Flange, Carburador, Intake Silencer, Coletor ou Curva de Escapamento, Escapamento e seus auxiliares, Ignição e Pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

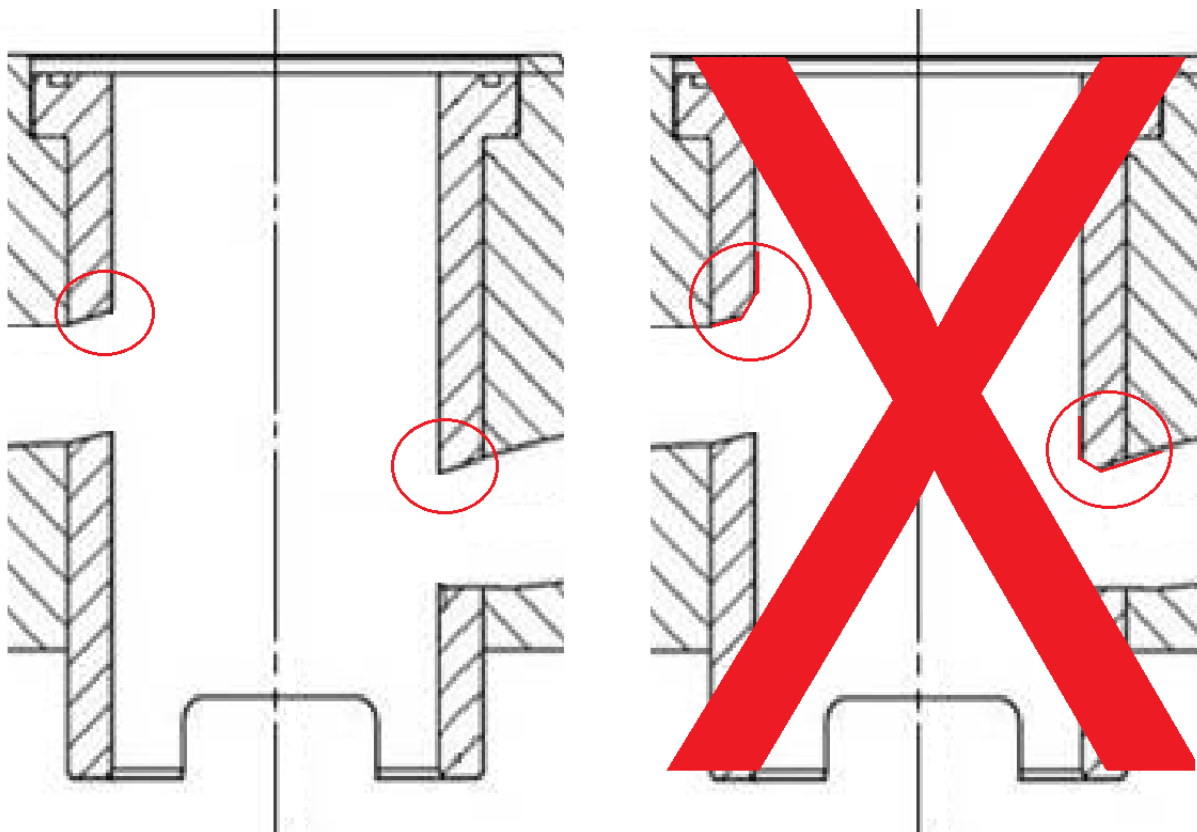
Parágrafo Único: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações dentro de seus respectivos prazos de validade.

Artigo 36 – Do motor:

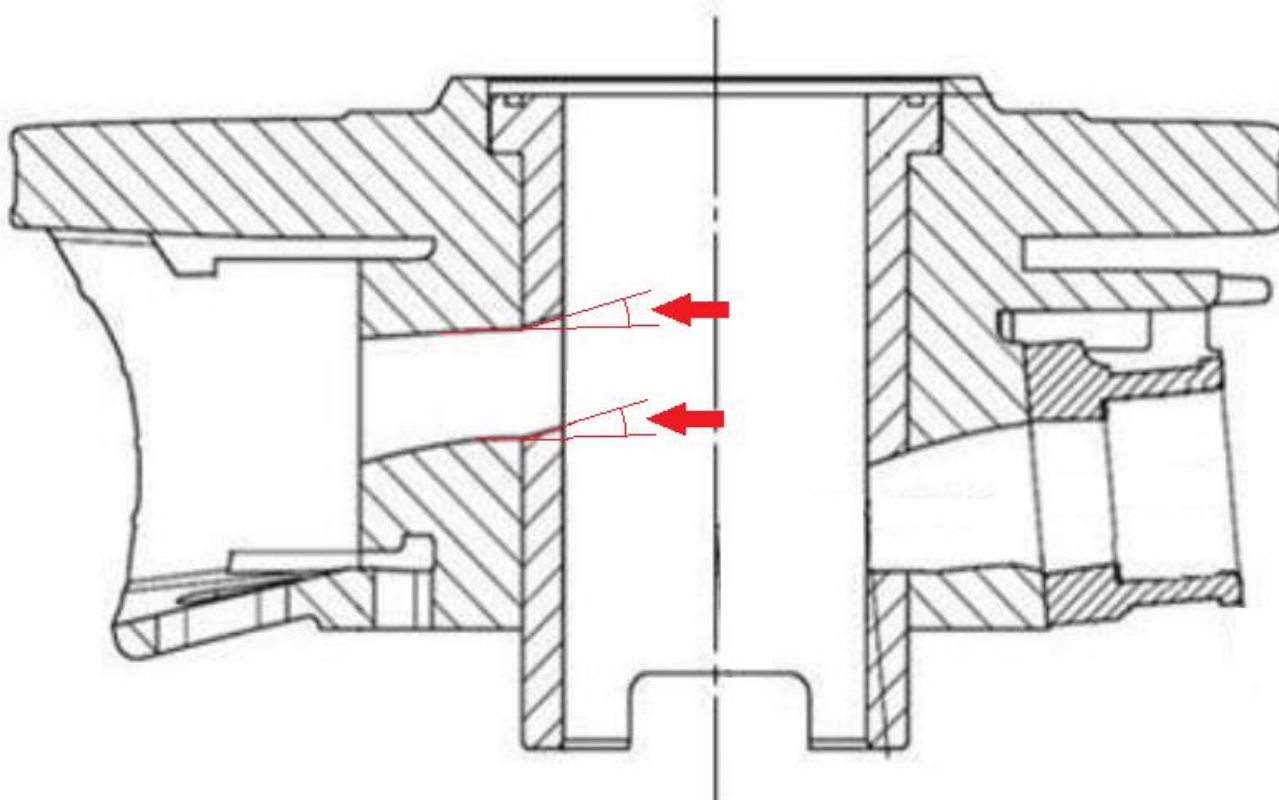
- I Motores permitidos: Somente será permitida a utilização de motores homologados CBA, FIAKarting, CBA/FIAKarting, FIAKarting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, conforme descrito abaixo:
- a) Para as categorias Mirim e Cadete – máximo de 168cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, autorizado CBA;
 - b) Para a categoria Mini – máximo de 60cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca VORTEX, modelo MINI FR, conforme Ficha de Homologação FIAKarting e FFSA, autorizado CBA;
 - c) Para as categorias OK e OK Júnior – máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca TM, modelo S2, homologado FIAKarting, autorizados CBA, sorteados;
 - d) Para a categoria OKNJr - máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca IAME, modelo REEDSTER 5, homologado FIAKarting, autorizados CBA;
 - e) Para as categorias OKN e OKN Master - máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca TM, modelo S3-Senior, homologado FIAKarting, autorizados CBA;
 - f) Para as categorias Novatos, Sênior Am – X30, Sênior Pro – X30, Super Sênior, Super Sênior Master e Sênior 60+ - máximo de 125cc, sem caixa de marchas, refrigeração líquida, com embreagem centrífuga, marca IAME, modelo IAME X30, autorizado pela CBA;
 - g) Para a categoria Shifter-Kart – máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigeração líquida, homologado FIAKarting;



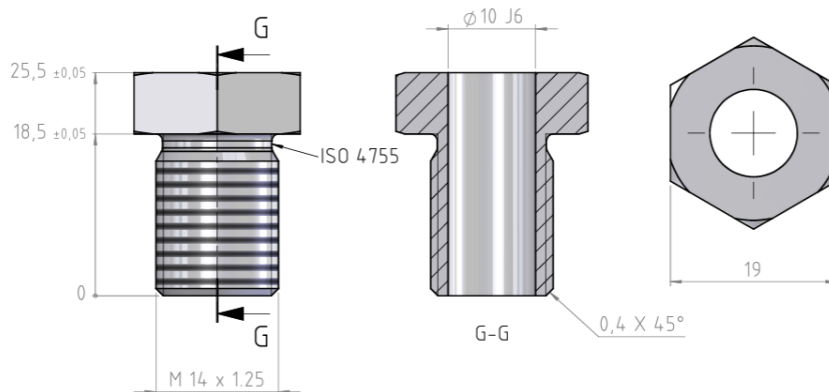
- h) Para as categorias F-4 – máximo de 396cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, autorizado CBA;
 - i) Em campeonatos nacionais ou sob supervisão da CBA, uma regra de “claiming” poderá ser adotada, sendo publicada em Adendo ou no Regulamento Geral da competição. Havendo interesse de compra por parte de outro piloto da mesma categoria, a regra obriga determinado número de pilotos, em função dos resultados ao final do campeonato, a venderem o motor utilizado na bateria final.
- II Controle de Diagrama e Dimensões de Janelas: os valores encontrado em vistoria, na medição da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores MINI, OKN, OKNJr homologados FIAKarting e autorizados CBA (categorias MINI, OKNJr, OKN e OKN Master) e X30 deverão se encontrar dentro dos limites indicados nas figuras em cada categoria INVALIDANDO PORTANTO O ITEM B (Angles d’ouverture / Opening angles) das respectivas Fichas de Homologação, quando não houver concordância. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio em qualquer motor 2 Tempos.
- III Os valores de diagrama serão medidos com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura, e será usada para estabelecer o início e fim da medição.
- IV Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme motor de referência) ou obtido através do rasquetamento dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



- V Não é permitido o intercâmbio de peças presentes nas Fichas de Homologação, entre os motores autorizados CBA, mesmo que haja compatibilidade entre eles.
- VI Nenhum trabalho será permitido no cárter de modo a alterar qualquer de suas medidas originais, ou alterar o aspecto superficial de qualquer porção das peças, seja por retirada como por adição de material, sob qualquer circunstância.
- VII Sob qualquer circunstância, o ângulo formado entre a superfície do inserto magnético e a porção de alumínio em todas as janelas deverá permanecer original, conforme o motor de referência.



- VIII Transmissão: O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, com o uso ou não de embreagem centrífuga ou caixa de marchas, conforme a categoria especificar. Será obrigatório o uso de passo 1/2 (428) para as categorias F4 e 7,774 (219) para as demais categorias, exceto Shifter, que será livre.
- IX O diâmetro do pinhão deverá ter a medida homologada pelo fabricante do motor em questão, quando houver;
- X Medição do volume da câmara de combustão:



Volume do inserto: $0,7854 \times 1 \times 2,55 = 2\text{cm}^3$

- a) Deverá ser utilizado um inserto padrão FIAKarting, conforme desenho acima.
- b) Para todas as categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão: O volume mínimo obrigatório, de acordo com a categoria, no interior da câmara de combustão



(definição acadêmica: volume entre a área da cabeça do pistão e o início do alojamento da vela de ignição, com o pistão no Ponto Morto Superior (PMS)) será somado a 2cc (volume do inserto FIAKarting). Por exemplo: se o volume da câmara de combustão for de 9cc, o volume debitado pela bureta ou outro instrumento de medição será de 11cc, e este total não pode transbordar o topo do inserto FIA.

- XI Para os motores MINI FR, OKN e OKNJr autorizados CBA, as seguintes peças serão de livre procedência: palheta, rolamentos (proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica), gaiolas.
- XII Para os motores X30 as peças internas estarão especificadas na Ficha de Autorização.
- XIII Corrente e coroa serão de livre procedência (segundo a especificação do item III), com número de dentes especificado em Regulamento Particular, quando for o caso.
- XIV Velas: Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, sem retrabalho, conforme regulamentação específica de cada uma delas. Será permitido o uso de fixação do cachimbo da vela, desde que aprovado pelos Comissários Técnicos.
- XV Para os motores OKN, OKNJr, X30 e VORTEX MINI FR somente serão permitidas ignições completas especificadas em suas Fichas de Autorização ou, na ausência, homologadas FIAKarting para o tipo de motor em questão.
- XVI Para as categorias em que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para o evento, e deverá efetuar o sorteio, com presença facultada às equipes/pilotos, em horário pré-determinado (a ausência de equipe/piloto não invalida a realização do sorteio). Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, nas mesmas condições acima. O fornecedor deverá entregar o relatório de sorteio de motores (Nº de motor X piloto). A troca de motores a pedido do piloto será efetuada pelo fornecedor e comunicada concomitantemente aos Comissários Desportivos e a Cronometragem já com análise crítica e punições devidas, para inserção em pasta de prova. A troca de motor por iniciativa do fornecedor em razão de quebra além de possibilidade de reparo ou segurança (risco iminente de quebra) também deverá ser comunicada por ele aos Comissários Desportivos e Cronometragem e sem prejuízo desportivo ao piloto.
- XVII Refrigeração: o radiador terá dimensões livres, mantendo 1 unidade para motores OKN, OKNJr e X30, bem como OK e OKJr sorteados, e conforme especificado FIAKarting nas categorias regulamentadas pela instituição (shifter). Será permitida a gestão do fluxo de ar visando otimizar a eficiência no processo de refrigeração do motor, desde que o acionamento seja exclusivamente manual, operado pelo piloto, através de fitas adesivas, cortinas ou persianas de material plástico. No sistema de refrigeração será permitido o uso de aditivos comerciais. O uso de álcool de qualquer espécie será proibido. É obrigatório o uso de recipiente para coletar o excesso de líquido refrigerante que venha a escapar do sistema, evitando ser eliminado na pista.
- XVIII Em casos de temperatura ambiente muito alta, de acordo com análise do Comissariado, um segundo radiador de no máximo 420mm (descontando-se as dimensões da tampa e bocal de abastecimento) de altura X 250mm de largura poderá ser autorizado. Entretanto os dois radiadores deverão ser montados em lados opostos em relação a um plano vertical que passe pelo eixo longitudinal do kart (ou seja, um do lado direito e outro do lado esquerdo do piloto).
- XIX Em qualquer caso, a altura máxima de qualquer um dos radiadores em relação ao solo (descontando-se as dimensões da tampa e bocal de abastecimento) não poderá ser superior a 500mm. O ponto mais avançado do conjunto radiador não poderá situar-se a mais de 550mm à



frente do eixo traseiro. As porções mais externas do conjunto radiador não poderá estar a menos de 150mm do limite exterior das extremidades do kart.

- XX Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o radiador apresentar vazamento, desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) 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.
- XXI Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas 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.
- XXII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o radiador estiver completamente solto (mangueiras não são pontos de fixação por projeto), 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 37 – Do escapamento:

- Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor;
- Os motores Mini deverão usar os escapamentos de especificação monotipo VORTEX MINI FR.
- Os motores OKN e OKNJr deverão usar os escapamentos de especificação monotipo FIAKarting ELTO T23SR conforme as ilustrações em suas categorias respectivas.
- Os motores X30 deverão usar os escapamentos de especificação monotipo IAME conforme as ilustrações em suas respectivas categorias.
- Para a categoria Shifter-Kart somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor (Especificado na Ficha de Homologação do motor), sem retrabalho. Será obrigatório o uso de abafador homologado FIAKarting.
- Para as categorias F4 será obrigatório o uso de escapamento homologado CBA específico para estas categorias;
- Proibido adulterar o aspecto externo das peças homologadas do sistema de escape, com qualquer método (ex: polimento, coating de qualquer natureza, pintura, enfitamento, entre outros), bem como qualquer alteração, intencional ou não, das características originais das peças;
- Para as categorias F4 será obrigatório o uso de flexível com comprimento de (85 ± 5) mm, medido com a peça em seu estado mais comprimido (eliminação das folgas manualmente pelo Comissário Técnico).
- O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm (medido com o 2º abafador na posição mais alta), medidos do solo até a sua extremidade superior, e nem exceder o perímetro da



- parte mais externa do pára-choque;
- X Deverá ser utilizado o escapamento com curva ou coletor especificado (Ficha de Homologação/Autorização) para o motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, assim como somente o flexível (quando for o caso) deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor. Quando o uso do flexível não for indicado pelo projeto, as características das Fichas de Homologação ou Autorização deverão ser seguidas.
- XI Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou passar a emitir som que dê a entender, sem dúvida alguma (pendente de avaliação de Comissário Técnico) que o sistema está comprometido, 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.
- XII Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas 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.
- XIII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o escapamento ou abafador estiver completamente solto (molas não são peças de fixação do escape ao kart, mas servem apenas como elementos de auxílio à vedação do sistema, evitando a entrada e saída falsa de gases entre curva/flexível/escape), 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.
- XIV O uso de uma única abraçadeira metálica na fixação do escape ao berço somente será permitida nas categorias OKNJr, OKN E OKN Master, devido ao uso obrigatório do 2º abafador e o desequilíbrio que ele provoca, sem todavia que isso provoque passagem falsa de gases no sistema de escape como um todo. Proibido o uso de abraçadeira metálica para prender o escape ao berço nas demais categorias, caso em que esta fixação deverá usar exclusivamente molas de tamanho e tensão adequados.
- XV “Power-valve” será proibida (a não ser na categoria OK sorteada), ou seja, todo sistema que de forma manual, elétrica, hidráulica ou por qualquer outro meio, puder modificar o ciclo normal da descarga, ou o ciclo normal dos seus gases, em qualquer ponto entre o pistão e a saída do escapamento ao ar livre, quando o motor estiver em funcionamento, exceto para a categoria OK ou qualquer outra categoria em que haja previsão específica para isso.
- XVI Nas competições nacionais a organização poderá optar pela determinação de uma única marca de escapamento e/ou abafador para cada categoria ou para uma categoria específica, e pelo sorteio das peças, devendo ser novas e adquiridas da organização.



Artigo 38 – Do carburador: Somente poderão ser utilizados carburadores de borboleta, exceto para a categoria Shifter-Kart. Outras disposições específicas para outras categorias deverão seguir regulamentação específica.

- I Não serão aceitas quaisquer alterações nas medidas constantes das Fichas de Homologação dos carburadores homologados, e externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- II Especificação de carburador para cada categoria: constante nos artigos específicos das categorias.
- III Será obrigatório o uso de silenciador de admissão (“intake silencer”) homologado ou autorizado CBA, exceto para as categorias OK, OK Júnior e Shifter-Kart nas quais poderão ser utilizadas peças homologadas FIAKarting.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o silenciador de admissão (“intake silencer”) desprender-se, soltar-se, cair, ou passar a emitir som que signifique, sem dúvida alguma (pendente de avaliação de Comissário Técnico) que o sistema está comprometido, 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.
- V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas 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.
- VI Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o silenciador de admissão (“intake silencer”) 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.
- VII Em caso de chuva, poderá ser retirado o elemento filtrante do silenciador de admissão (“intake silencer”), podendo ser colocado um anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa, de modo que fique com a entrada das cornetas viradas para trás.
- VIII Nas categorias Mirim, Cadete e F4, somente poderá ser usado carburador da marca Kei-Hin original do motor, sem retrabalho, entregue junto com o motor.
- IX Por questão de segurança é proibido acionar a borboleta do carburador manualmente, por qualquer razão. Se houver esta necessidade para tirar o kart do traçado, o piloto não poderá fazê-lo por espaço maior que a distância entre duas curvas, devendo tirar o kart do traçado o mais rápido possível. Não será permitido inclusive levar o kart até o Parque de Manutenção ou Parque Fechado.

Artigo 39 – Do Peso: O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

- I Na pesagem, será considerado o conjunto piloto/kart, em ordem de marcha, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios), e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no



Parque Fechado, conforme previsto no CDA.

- a) Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a Tomada de Tempo ou Prova tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da Comissão Técnica.
 - b) O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas, e os resultados obtidos são inapeláveis, conforme previsto no CDA.
- II O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contraporca. Porcas do tipo “Parlock” sem uma contraporca não serão aceitas. Na categoria F4, poderá ser utilizado o sistema de travamento de lastro do tipo engate rápido, completos com um engate por haste vertical. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica. A incorreta fixação de lastro, intencional ou não, é motivo suficiente para desclassificação, por questão de segurança.
 - III A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na Tomada de Tempo, perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação. Ele poderá, porém, desprezar esse resultado, na hipótese de o regulamento da competição prever o descarte.
 - IV Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto, será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

Artigo 40 – Do Chassi: Chassis homologados CBA, homologados FIAKarting e CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologados FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologados FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) serão utilizados conforme a categoria, respeitando-se as características constantes das Fichas de Homologação e os Regulamentos de homologação:

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete somente serão autorizados os chassis homologados CBA para estas categorias e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de chassi homologado CBA - Grupo 3, e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizados chassis homologados CBA, homologados FIAKarting e CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizados chassis homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA, homologados FIAKarting autorizados CBA e homologados FIAKarting, e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de chassis homologados CBA ou homologados FIAKarting E CBA e o intercâmbio de peças entre eles, sendo proibido o uso de qualquer chassi ou componente de chassi proveniente de chassis homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA, bem como suas peças;

- I Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo



que seja feita pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto nas categorias F4, e Shifter-Kart, em que o suporte do banco poderá ser deslocado, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará na exclusão/desclassificação do piloto da Tomada de Tempo, Bateria ou Prova;

- II Será permitido o uso de tubos de reforço internamente aos tubos principais do chassi, entre os mancais do eixo traseiro e a região de fixação do motor, com no máximo 250mm, vazados para permitir a medição com trena, em material metálico, plástico ou material compósito (“composite”)
- III Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou material compósito (“composite”), do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias Mirim e Cadete 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, e 1 furo de 35mm de diâmetro para acesso à porca de fixação da coluna de direção ao seu mancal. O assoalho deverá ser obrigatoriamente fixado ao chassi por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.
- IV Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- V As rodas, com ou sem parafusos, deverão ser devidamente identificadas com a marca do fabricante de um chassi homologado.
- VI Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro. A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado, devendo ser obedecidas as normas FIAKarting, que preveem um volante circular, totalmente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos, exceto a bucha de direcionamento da coluna.
- VII O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa em posição que garanta que o piloto fique protegido dos elementos móveis em todas as categorias. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o da corrente e coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial, plástico ou material compósito (“composite”), sendo fixados em dois ou mais pontos, ou ainda seguindo padrão FIAKarting (deverá proteger o topo e os dois lados de toda a extensão superior da corrente, coroa e pinhão, e as laterais deverão se estender até o plano passando pelo centro do eixo traseiro. Se for usado desta forma o protetor de pinhão homologado com o motor poderá ser removido). 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. O uso de protetores laterais para a coroa é permitido, desde que seja fabricado em material plástico ou compósito.
- VIII Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) 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.

- IX Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas nas alíneas 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.
- X Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou 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.
- XI Os pedais, quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.
- XII O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para as categorias Mirim e Cadete, cinco litros para o Grupo 3 e de no mínimo oito e no máximo dez para as demais categorias, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, parcial ou totalmente, com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes e/ou translúcidos. Será permitido colocar adesivos no tanque, desde que não ocupem mais do que 40% da área visível dele, e aplicados somente em suas faces laterais. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico, fixado no chassi ou na carenagem. Será permitido o uso de válvula anti-retorno (“one way”).
- XIII Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco. Nas categorias Mirim e Cadete, os tensores não poderão ser reguláveis.
- XIV Será permitida a utilização de somente uma bucha (“contra-cubo”) de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi. Nas categorias Mirim, Cadete e Mini este artifício não poderá ser utilizado. Estas peças deverão ser fabricadas em alumínio ou magnésio, possuir largura máxima de 20mm, e seu diâmetro não poderá ser superior a 150mm.
- XV A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim, Cadete e Mini e 140 cm para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- XVI Será proibido o uso de rolamentos com qualquer componente fabricado ou possuindo tratamento em cerâmica.
- XVII O eixo deverá ser fabricado em material ferroso e magnetizável, não podendo apresentar emendas ou costura. A marca do fabricante de um chassi homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA, de acordo com a categoria do piloto, deverá estar sempre visível. A responsabilidade pela manutenção da marca será exclusiva do piloto. Na hipótese dessa marca não estar visível, ou legível, o piloto será sumariamente desclassificado da atividade. O eixo deverá ainda ter as dimensões MÍNIMAS da tabela FIAKarting:



DIÂMETRO (mm)	ESPESSURA DA PAREDE (mm)
35	3,8
40	2,9
50	1,9

- XVIII Proibido o uso de cubos de roda desprovidos de rolamentos (traseiros com diâmetro interno de 40 50 mm ou similares) para fixar as rodas dianteiras às mangas de eixo dianteiras, com o auxílio de adaptadores providos de rolamentos, com diâmetros externos adequados aos cubos em questão para as categorias Mirim, Cadete, Mini e F4.
- XIX Insertos tubulares plásticos dentro do eixo serão permitidos somente na região dos mancais traseiros e cubos traseiros, com uma máxima protrusão de 2cm de cada lado.
- XX Placas de reforço dos suportes de mancal traseiro podem ser feitas em material metálico magnetizável, plástico ou material compósito (“composite”)

Artigo 41 – Dos Freios: Freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologados FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologados FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) serão utilizados conforme a categoria.

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete somente serão autorizados os freios mecânicos que compõe os chassis homologados CBA para estas categorias, podendo ser intercambiados como conjuntos completos. O disco de freio deverá ser em ferroso e magnetizável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160,0mm e espessura mínima de 4,0mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de freios hidráulicos homologados como freios dianteiros de conjuntos homologados CBA ou específicos, que sigam as dimensões especificadas no Regulamento de Homologação para o Grupo 3

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA, homologados FIAKarting autorizados CBA e homologados FIAKarting.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de freios homologados CBA ou homologados FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer freio homologado FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

- I Os freios deverão ser comandados por um só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, com exceção para a categoria Shifter-Kart, em que os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras. Devem ser acionados por um sistema hidráulico ou mecânico conforme a categoria, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro,
- II O disco de freio deverá ser em material ferroso e magnetizável, com tolerância por desgaste de 1,0 mm na espessura e 1,5 mm no diâmetro externo (conforme Ficha de Homologação), em relação à dimensão especificada na ficha de homologação.
- III Os freios devem ser usados conforme as Fichas de Homologação, sempre como um conjunto



completo, isto é, pinças (“cálipers”), discos, cilindros de acionamento, mangueiras, pastilhas e regulador de pressão, não sendo permitido sob hipótese alguma a mistura de componentes de conjuntos de homologações diferentes.

Artigo 42 – Da Carenagem: : Deverá ser composta por dois Painéis Laterais, pelo Painel Dianteiro (bico) e pelo Painel Superior Dianteiro (gravata), seguindo homologação CBA, FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) e serão utilizados conforme a categoria.

Presilhas do Painel Dianteiro (Bico) serão de livre procedência para todas as categorias

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete será obrigatório o uso de carenagens conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete;

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de carenagens conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete

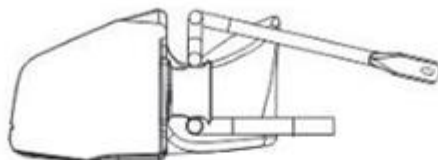
Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizadas peças de carroceria homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA ou homologadas FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizadas peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA, homologadas FIAKarting autorizados CBA e homologadas FIAKarting.

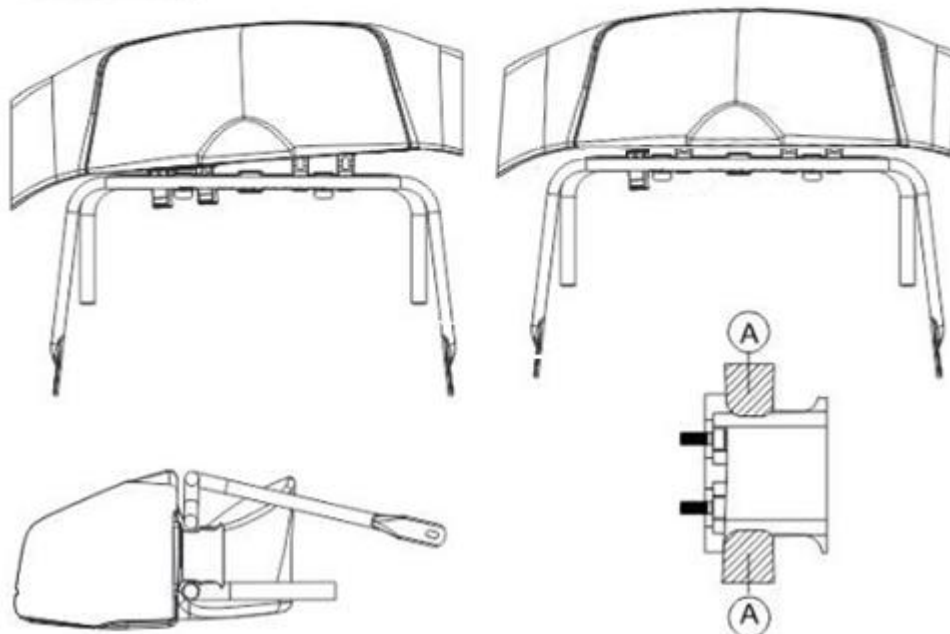
Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de peças de carenagem homologadas CBA ou homologadas FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer componente proveniente de conjuntos homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

I Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painel Dianteiro (Bico) tipo RETRÁTIL FIAKarting. Em todos os casos, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Regulamento Desportivo da FIAKarting e nos termos previstos no desenho técnico nº 2.2.1 transcrito e adaptado.

II O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da Tomada de Tempos e Provas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2.2.1 da CIK. A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no inciso VII, Parágrafo Primeiro, do artigo 23 deste regulamento.

Desenho Técnico nº 2.2.1**Correta instalação do "Painel Frontal"****Posição Aceitável****Posição NÃO Aceitável**

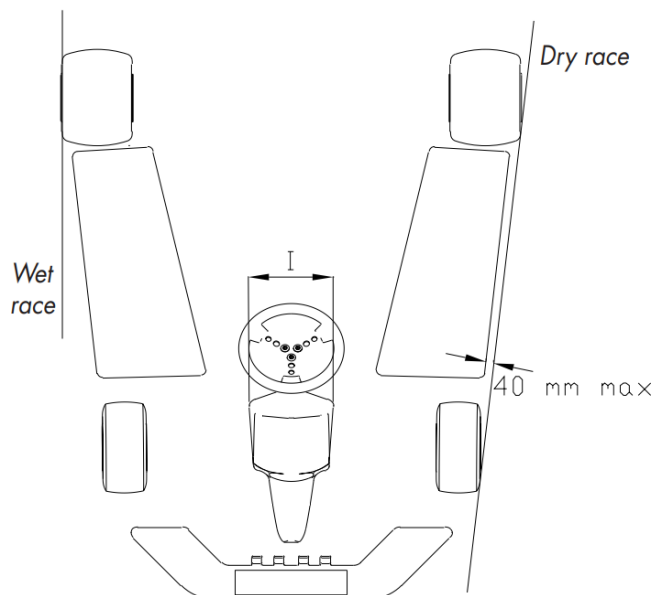
Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A).



- III Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIAKarting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no parágrafo quarto do inciso VII do artigo 24 deste regulamento. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.
- IV Será proibido o uso de quaisquer ferramentas para a armação e o desarme das duas garras do painel frontal previstas na ficha de homologação.
- V Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariada.
- VI a largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou

traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto “eixo” dianteiro.

- VII A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas FIA Karting, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.
- VIII O Painel Lateral não poderá ultrapassar a altura de 280,0mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro da linha delimitada pelos pneus dianteiro e traseiro em pista seca (ou no máximo a 40mm desta), ou pela linha perpendicular ao pneu traseiro em pista molhada, conforme diagrama abaixo:



- IX O Painel Superior Dianteiro (Gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50,0mm entre o painel e o volante, e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.
- X Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte deles se desprender, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) 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.
- XI Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações



descritas nas alíneas 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.

- XII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou 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 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- XIII Para as categorias F4, poderá ser utilizada em corridas de longa duração outro modelo de carenagem, desde que devidamente autorizadas pela CBA.
- XIV Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação do painel frontal. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
- XV Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
- XVI Será permitido o intercâmbio das peças carenagens homologadas dentro de suas categorias.

Artigo 43 – Do Para-choque Traseiro: : Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, homologado FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologado FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologado FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) e serão utilizados conforme a categoria.

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete será obrigatório o uso de para-choques traseiros e peças conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete;

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de para-choques traseiros e peças conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizadas para-choques traseiros e peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA ou homologadas FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizadas para-choques traseiros e peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA, homologadas FIAKarting autorizados CBA e homologadas FIAKarting.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de para-choques traseiros e peças homologadas CBA ou homologadas FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer componente proveniente de conjuntos homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Sexto: Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.

- I Será permitido o uso de abraçadeira plástica, cabo de aço semelhante ao usado no sistema do acelerador ou gancho (sujeito à aprovação do Comissário Técnico), exclusivamente como item de segurança, de modo a impedir que o para-choque, mesmo quando solto, se arraste pelo solo. Será expressamente proibida a sua utilização, com o objetivo de fixação do para-choque.
- II Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer de suas



partes desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) 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.
- III Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas 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.
- IV Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, qualquer um dos componentes ou parte do para-choque traseiro 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, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- V Nas categorias para as quais estas peças foram homologadas (Mirim, Cadete e Mini) a distância entre o para-choques traseiro e a roda traseira deverá situar-se dentro dos parâmetros técnico e de homologação CBA, isto é, mínimo de 15mm e máximo de 50mm. A distância máxima do para-choques à roda traseira, se superior à máxima, pode permitir a sobreposição de rodas entre dois karts, neutralizando o efeito de proteção desta peça.

Artigo 44 – Do Combustível:

- I Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 será utilizado como combustível somente gasolina.
- II Para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 30:1. A proporção deverá ser informada no Regulamento Particular da Prova.
- III A origem do combustível (fornecido pela organização ou comprado pelo participante) deverá ser informada no Regulamento Geral e/ou no RPP do evento da Competição.
- IV Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.
 - a) A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.
 - b) Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

Artigo 45 – Dos pneus: Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, FIAKarting, ou ainda autorizados pela CBA, podendo os mesmos ser fornecidos e sorteados pela organização.

- I Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica



original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.

- a) A qualquer momento poderá ser efetuada uma análise dos pneus, com a utilização do aparelho MiniRAE Lite. A medição de VOC dos pneus não poderá exceder ao valor limite máximo de 4 PPM (partes por milhão), em qualquer circunstância. Na montagem de pneus somente será permitida a utilização de água e sabão, de modo a não haver interferência na medição do equipamento.
 - b) Se ficar constatada qualquer uma das irregularidades acima, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.
- II Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (wet), ou a manutenção de pneus slicks. Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e a mesma será para todos os pilotos, sem exceção.
 - III A quantidade de pneus para um evento e as normas do seu uso deverá ser determinada pelo Regulamento de cada competição.
 - IV Será proibido o uso de pneus recauchutados.
 - V Será proibido o uso de válvula de controle automático de pressão.
 - VI A montagem dos pneus poderá ser obrigatoriamente efetuada em local pré-determinado, e acompanhada por um membro da Comissão Técnica.
 - VII A CBA, FAUS e clubes organizadores não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para quaisquer competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do(s) fabricante(s) dos pneus.

Artigo 46 – Da identificação: A numeração dos karts deverá estar obrigatoriamente localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor AMARELA (adesivos metalizados, dourados, ou de qualquer outra cor que não AMARELA não serão aceitos, sujeitando o infrator às penalidades previstas para irregularidades técnicas), com números de 150,0mm de altura e traço de 20mm, na cor preta (números que não sigam estas especificações não serão aceitos, sujeitando o infrator às penalidades previstas para irregularidades técnicas, pois configuram tentativa de ludibriar ou prejudicar o trabalho dos Comissários Desportivos e Técnicos) . Nos painéis laterais, as medidas acima estarão limitadas às áreas disponíveis nos mesmos, devendo ser mantida a largura do traço.

- I Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm como segue abaixo:
 - a) M para Mirim;
 - b) C para Cadete;
 - c) MN para Mini;
 - d) OKNJ para OKNJr;
 - e) N para Novato;
 - f) OKN para OKN;
 - g) ONM para OKN Master;
 - h) SAX30 para Sênior-Am X30;



- i) SPX30 para Sênior-Pro X30;
 - j) SS para Super Sênior;
 - k) GSS para Grand Super Sênior;
 - l) S60 para Sênior 60+;
 - m) F4J para F4 Júnior;
 - n) F4N para F4 Novato;
 - o) F4G para F4 Graduado;
 - p) F4S para F4 Sênior;
 - q) F4SS para F4 Super Sênior;
 - r) F4GSS para F4 Grand Super Sênior;
 - s) FS60 para F-4 Sênior 60+;
 - t) SKG para Shifter-Kart Graduado;
 - u) SKS para Shifter-Kart Sênior;
 - v) SKSS para Shifter-Kart Super Sênior
 - w) OKJ para OK Júnior;
 - x) OK para OK;
- II Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade do registro da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).
- III Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, dois espaços com as dimensões mínimas de 200X50mm, na carroceria, em lugar visível.

Artigo 47 – Da Manutenção: Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

- I Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à Direção de Prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a Direção de Prova julgar seguro o procedimento.

Parágrafo Único: Nos treinos livres oficiais com tempo inferior a 15 minutos, poderá não ser permitida a manutenção, conforme Regulamento da Competição.

- II Tomada de Tempo – Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- III Baterias ou Provas – O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou do motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.



- IV A desobediência ao disposto no inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme artigo 19 deste regulamento e o CDA, a critério dos Comissários Desportivos.
- V A desobediência ao disposto nos incisos II e III deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

Artigo 48 – Das Monomarcas: Para as competições, a critério da CBA / FAU(s), poderá ser determinada uma marca específica de qualquer equipamento homologado ou autorizado CBA, CIK/CBA, homologado CIK registrado na CBA, inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

Artigo 49 – Dos Acessórios: Será terminantemente proibido nos treinos classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como: de telemetria, de radiocomunicação, telefone celular, *smartphone*, *tablet*, ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor. Será também proibido o uso da câmera de filmagem fixada no capacete ou qualquer outra parte do corpo, assim como o uso de apêndices para fixação de câmeras nos karts, sendo permitida a fixação direta da câmera ao kart com suporte curto ou articulado (sujeito à aprovação prévia dos Comissários Técnicos). Fica permitida a utilização de conta- giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de equipamento de registro de tempo por volta, inclusive os que possuam GPS acoplado, de medição de temperatura da água, de temperatura dos gases, e de velocidade, ligados através de sensores.

Parágrafo Único: Durante os treinos livres será permitida a utilização de medidores de temperatura de pneus, e de temperatura de freios, ambos ligados através de sensores.

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

Artigo 50 – Das Categorias Mirim – M e Cadete – C

- I Motor – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
 - a) O volume da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de responsabilidade e escolha do fornecedor de motores.
 - b) No cabeçote será permitido o faceamento para a equalização do volume, bem como o polimento dos dutos de admissão e escape.
 - c) Será permitido o polimento 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 3,0mm.
 - 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 sobre medida 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, ambos 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.

NOTA: qualquer outra alteração, por parte dos fornecedores de motor sorteado, que tenha por objetivo melhorar a durabilidade dos motores ou permitir melhor equalização deverá ser previamente negociada e aprovada pelo CNK, antes de aplicada.

- II Embreagem – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III Carburador – Será permitida a calibragem do furo do giclê 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. As empresas fornecedoras de motores sorteados podem realizar alterações nos carburadores com o objetivo de equalizar o desempenho entre as unidades motrizes.
- IV Filtro – Será obrigatório o uso de filtro padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.
- 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 BR8ES
 - b) NGK BP5ES
 - c) NGK BP6ES
 - d) NGK BPR6ES
 - e) NGK BPR7ES
 - f) DENSO W20EP-U
 - g) DENSO W20EPR-U
 - h) DENSO W22EPR-U
- VII Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIAKarting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
 - Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
 - Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.



- VIII Chassi – Deverá ser homologado CBA. Os tubos deverão ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
- a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - b) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete.
 - c) Mangas de eixo:
 - I. Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - II. O posicionamento das mangas dentro do “U” será livre.
 - III. Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - d) Será admitido o uso de arruelas “secas” (sem mancal deslizante, esfera, ou similar) nas categorias acima, sem modificação dos “U”s de manga, que devem permanecer como homologado.
 - e) 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.
 - f) Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
 - g) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
 - h) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
 - i) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
 - j) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea i) deste inciso.
- IX Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitórias técnicas, as peças autorizadas, homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- Parágrafo Único:** Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.
- X Escapamento – Deverá ser utilizado como escapamento, o abafador homologado CBA, com curva de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova, pode acarretar a desclassificação do piloto. Não deve haver escape de gases através dos rebites ou outros elementos de fixação da tampa em aço ao corpo de alumínio, bem como através de folga entre estas peças. Qualquer destas situações detectadas podem levar à desclassificação do piloto. Sugerimos o uso de massa vedante de escape de qualquer marca.
- XI 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.
- XII Peso – O peso do conjunto piloto + kart deverá ser de no mínimo:

Mirim: 102 kg;
Cadete: 106 kg.

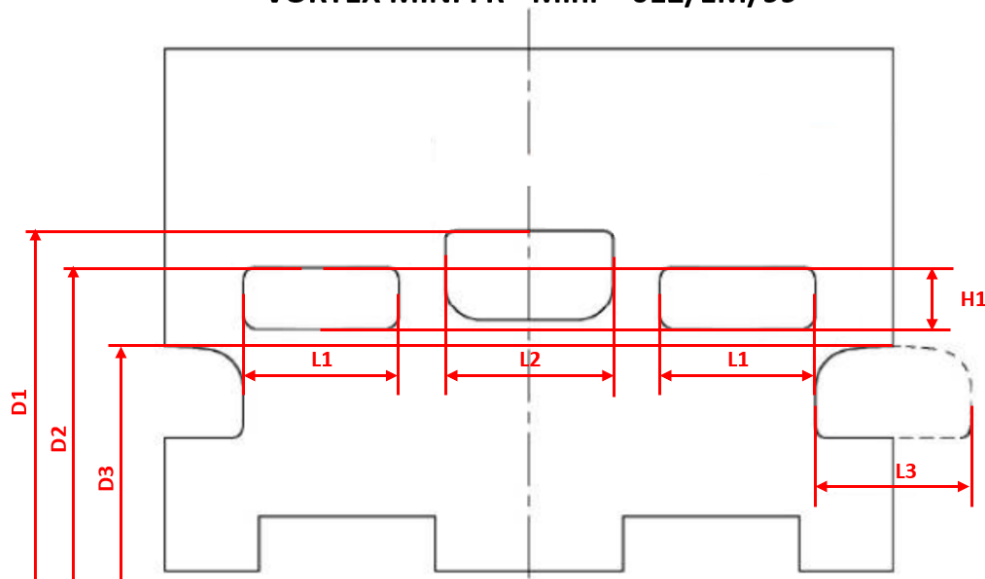
OBS: se as duas categorias largarem juntas (por falta de concorrentes em número suficiente em uma das duas, por exemplo) o peso da Mirim passará a 106 kg, para fins de equalização de desempenho.

XIII Relação – Pinhão de 20 dentes, e coroa a ser definida no Regulamento Particular de Prova. Passo 219.

Artigo 51 – Da Categoria Mini – MN:

- I Motor – Vortex Mini FR autorizado CBA, monocilíndrico, 60cc, refrigerado a ar, dotado de partida elétrica. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas.
- II Todas as peças do motor deverão ser Vortex originais sem retrabalho (sem retirada ou adição de material, a não ser o necessário para troca de medida de pistão e retífica da camisa). Qualquer tratamento, superficial ou não, como Diamond-Like Carbon (DLC), é proibido.
- III Diagrama do Cilindro e Medidas de Janelas: deverá se enquadrar nas medidas a seguir:

VORTEX MINI FR - Mini – 012/EM/99



L1	20,7 (+ 0,4 a - 0,2) mm
L2	28,0 (+ 0,1 a - 0,2) mm
L3	26,0 (+ 0,1 a - 0,2) mm
H1	9,0 ± 0,2 mm
D1 (Escape)	156,0 (+ 0,0 a - 2,0)°
D2 (Transferência)	116,0 (+ 0,0 a - 2,0)°
D3 (Admissão)	144,0 (+ 0,0 a - 2,0)°

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

- IV Mesa de motor: livre. Obrigatório o uso de 2 garras de motor, por questão de segurança.
- V Cabeçote:
- O retrabalho da rosca de assentamento da vela e a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.
 - Proibido alterar o perfil da câmara de combustão, que será checado com ferramenta específica.
 - O volume da câmara de combustão deverá ser de, no mínimo, 4,8 cc + inserto 2 cc (6,8 cc Min.).
 - Squish: mínimo de 0,5 mm (checado com fio de estanho de 1,5mm).
 - Junta de cabeçote: autorizada, de espessura livre.
- VI Rolamento do virabrequim: tipo 6204 C4 marca livre, de esferas. Rolamentos cerâmicos e de rolos

não são permitidos

- VII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm 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
- NGK B9EG;
 - NGK B10EG;
- VIII Carburador –Será permitido o uso de somente um carburador Tillotson HW-48A, sem alteração ou retrabalho no corpo (será checado com ferramenta específica) e conforme demais dimensões e características presentes na Ficha de Autorização CBA.
- IX Flange – original do motor, sem qualquer tipo de retrabalho (com checagem através de gabarito e comparação com peça-padrão).
- X Furo de passagem da mangueira do vácuo: original, sem qualquer tipo de retrabalho (inclusive diâmetro interno, que será checado contra peça-padrão)
- XI Coletor de Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme Ficha de Autorização, fornecida junto com o motor. Uso obrigatório de 1 única junta de escape original, com as dimensões constantes da Ficha de Autorização.
- XII Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Dimensões conforme abaixo:



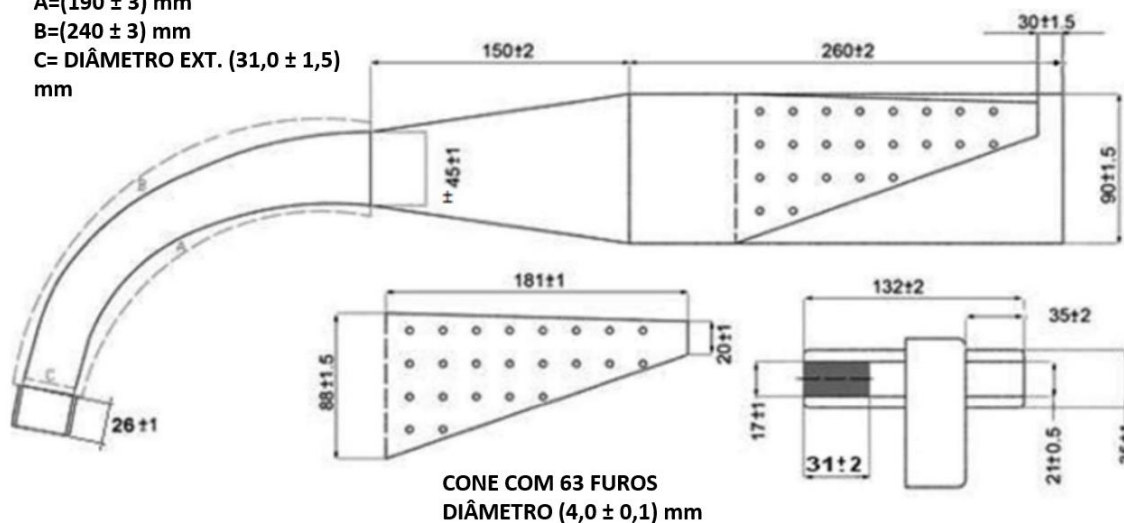
DIMENSÕES DO ESCAPAMENTO: SOLDAGEM INCLUÍDA

PESO DO ESCAPAMENTO: MÍNIMO DE 1,3KG, E MÁXIMO DE 1,45KG

A=(190 ± 3) mm

B=(240 ± 3) mm

C= DIÂMETRO EXT. (31,0 ± 1,5) mm



- XIII Ponto central da fixação da sonda-lambda: porção superior do escape, $(700,0 \pm 5,0)$ mm a partir do limite da peça
- XIV Demais juntas
- a) Juntas entre cilindro e cárter – livre respeitando os limites de diagrama da Ficha de Autorização.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- b) Junta de fechamento do cárter (líquida) – livre procedência
- c) As juntas de vedação na base do carburador/flange deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar "falsas" . A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2 mm, medida na sua maior espessura.
- XV Retentores – livre procedência, desde que sigam as medidas de 20X35X7, e na direção original (mola de retenção "para dentro"), originais sem qualquer tipo de retrabalho.
- XVI Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor conforme Ficha de Autorização CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219. O uso da capa de proteção do pinhão (equipamento de segurança) é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.
- XVII Filtro (Intake silencer) – KG SHARK, homologação FIA N° 003-SI-78, autorizado CBA. Em caso de chuva a cobertura original deste modelo poderá ser usada.
- XVIII Ignição – Selettra PF5858, homologação FIA N° 034-IG-58, autorizada CBA.
- XIX Partida elétrica – Todos os componentes deverão ser originais Vortex, sem retrabalho.
- XX Bateria – Livre. Se for bateria de Lítio, o uso do BMS (Battery Management System) é obrigatório, pois sua ausência pode causar incêndios na bateria. A bateria deverá ser fixada em seu suporte original, do lado esquerdo do banco, obrigatoriamente fixada ao chassi. O uso da bateria é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.
- XXI Embreagem – conforme Ficha de Autorização, com todos os componentes, sem retrabalho, e com a campana livre de substâncias oleosas. DESENHO TÉCNICO FIA 3.4
- XXII Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIAKarting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
- Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
 - Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.
- XXIII Chassi – Homologado CBA Grupo 3.
- Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
 - Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
 - Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
 - Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
 - Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea f) deste inciso.
- XXIV Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de

cordoalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).

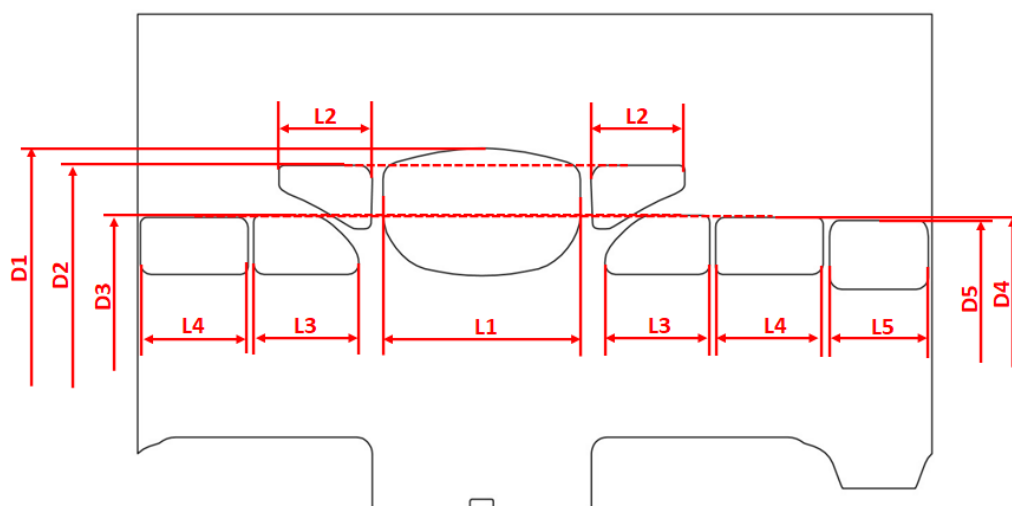
XXV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 110 kg.

XXVI Tanque de combustível – Deverá ser central, original do chassi.

Artigo 52 – Da categoria OKNJr – OKNJ

I Motor: IAME modelo REEDSTER 5 OKN, homologação FIA 040/EN/66, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória em peças pelo representante local da marca. O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

IAME REEDSTER 5 – OKNJr – 040/EN/66



D1	(174,0 ± 1,5)°
D2	(163,3 ± 1,5)°
D3	(127,3 ± 1,5)°
D4	(125,7 ± 1,5)°
D5	(122,5 ± 2,0)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
“passa-não-passa”

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

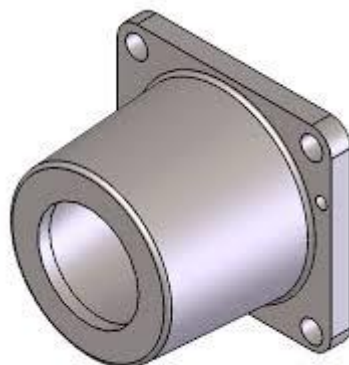
II A leitura dos valores da figura acima serão sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores. Ex: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número “3” (L3, D3, etc) possuem uma curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta. Ex 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número “2”, terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão (“5”), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela, conforme a figura a seguir:



- III As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pelos homologantes, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos.
- IV O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: 12,0cc (10,0cc da câmara, 2,0cc do inserto), medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito CBA. Squish mínimo: 0,9mm, medido com arame de 1,5mm.
- V Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).
- VI Proibida a operação de troca da camisa do cilindro. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.



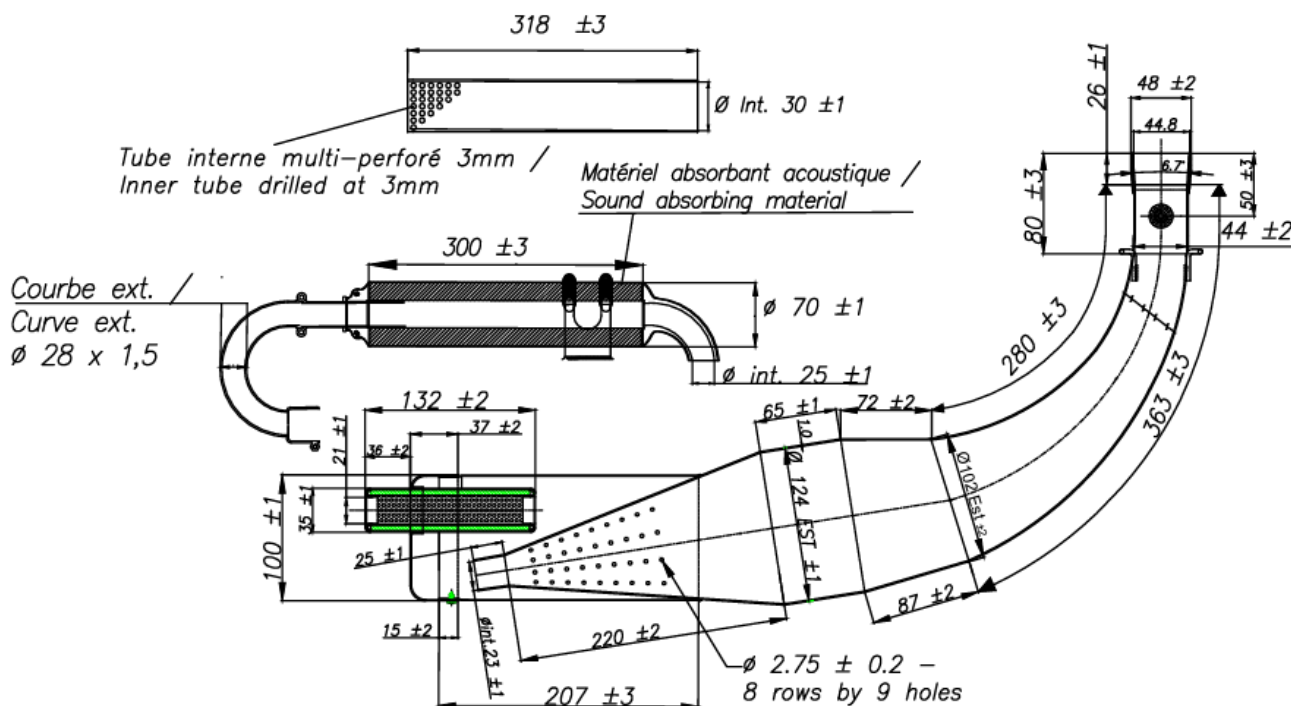
- VII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.
Lista de especificações de velas PERMITIDAS:
a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIDIUM;
- VIII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
- IX Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessura de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.
- X Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante, especificado para OKNJr (com restrição de saída padrão FIA Karting, Desenho Técnico 2.11):



- XI Será permitido o uso de apenas uma junta entre o cilindro e o espaçador de escape (se presente), entre este e o coletor de escape, ou entre o cilindro e o coletor de escape, na ausência do espaçador. Espessura das juntas: máximo 1,6mm, mínimo de 1,0mm. O espaçador deverá ser o original IAME para a função, com variação máxima de $\pm 0,15$ mm em relação à peça-padrão.
- XII Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"

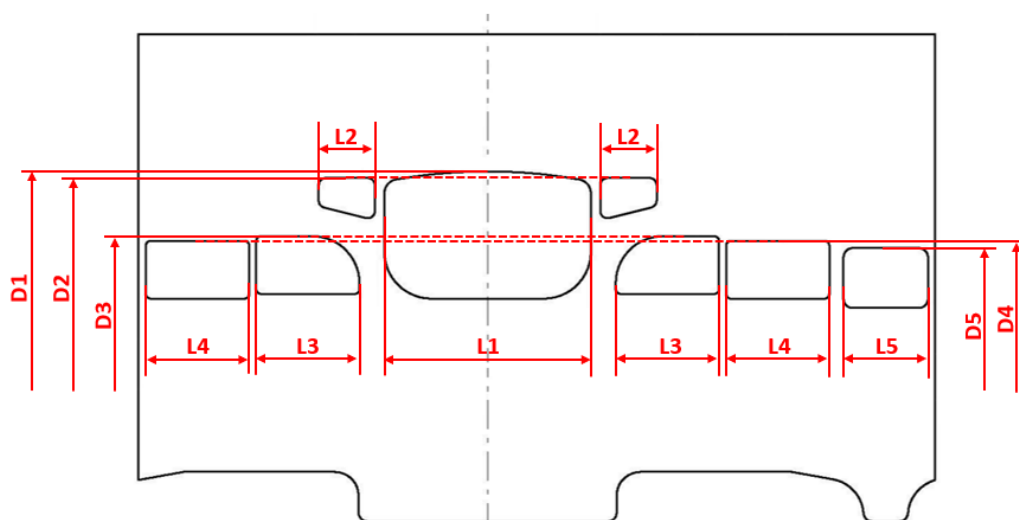


- XIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
- XIV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XVI Ignição – SELETTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
- XVII Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XVIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA.
- 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.
 - Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.
 - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - 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.
- XIX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.
- XX Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra J, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 53 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master - OKNM

- I Motor: TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória das peças pelo representante local da marca (cilindro 16/EN/27) O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

TM Kart S3 – OKN – 041/EN/03

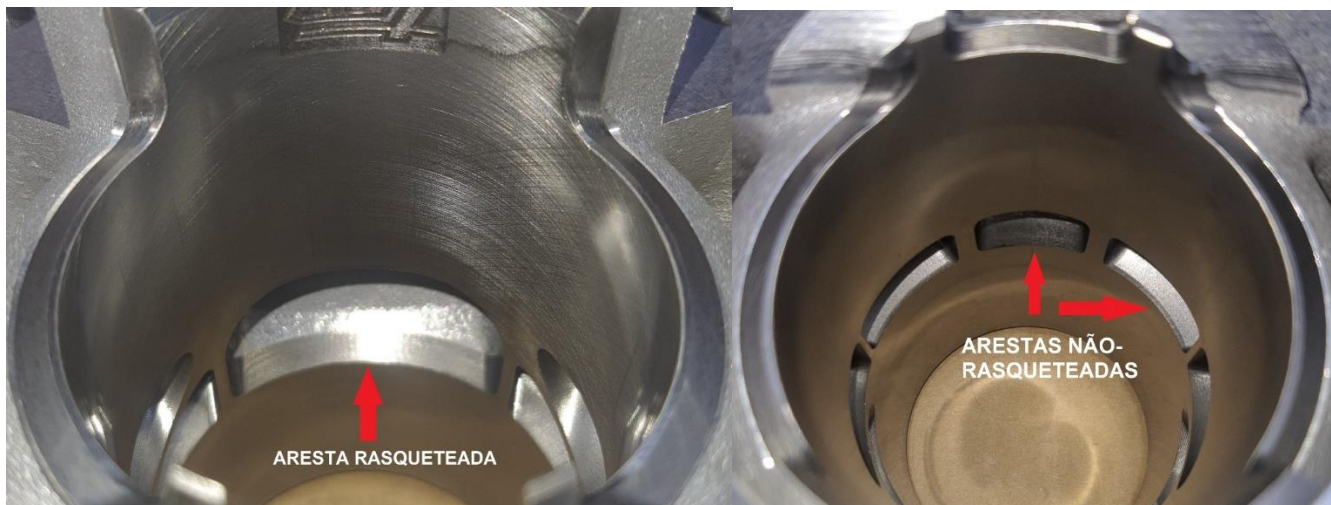


D1	(171 ± 1)°
D2	(168 ± 1)°
D3	(128 ± 1)°
D4	(126.5 ± 1)°
D5	(124.5 ± 3)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
“passa-não-passa”

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

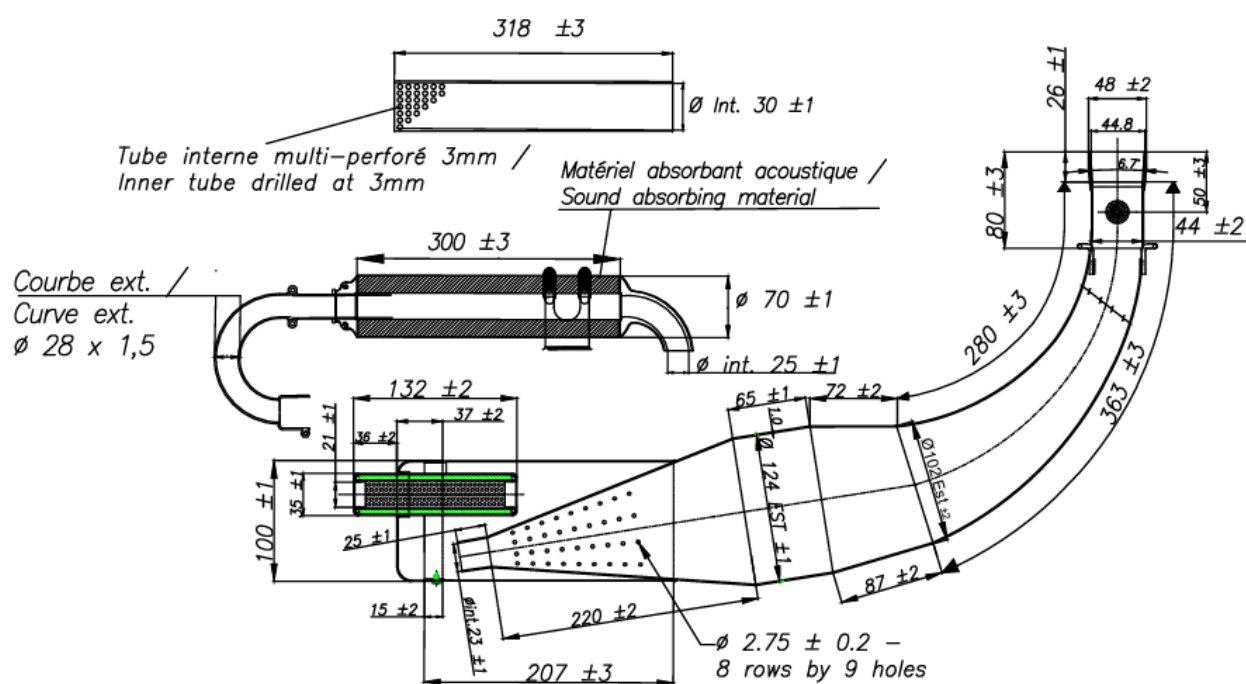
- II As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pelos homologantes, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos.
- III O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume: mínimo 10cc (8cc da câmara, 2cc do inserto), medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito original TM. Squish mínimo: 0,9mm, medido com arame de 1,5mm.
- XXI Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).
- IV Proibida a operação de troca da camisa do cilindro. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.



- V Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.
Lista de especificações de velas PERMITIDAS:
a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIDIUM;
- VI Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
- VII Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessuras de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.
- VIII Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante.
- IX Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



- X Não é usada junta entre o cilindro e o coletor de escape, com ou sem o espaçador, e este deve se apresentar original, sem retrabalho, conforme peça-modelo. Estas peças são montadas com cola de junta.
- XI Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco deverão



manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.

- XII Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.
- XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XIV Ignição – SELETTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
- XV Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XVI Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
 - 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.
 - b) Cubos de roda: 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.
- XVII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
 - a) OKN: 160 kg
 - b) OKNM: 172 kg
- XVIII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OKN ou OKNM, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 54 – Das categorias Novato, Sênior Am X30 e Sênior Pro X30:

- I Motor – Autorizado CBA IAME X30 125cc RL-C TAG.
 - a) Qualquer modificação no motor e seus acessórios é estritamente proibida, a menos que seja expressamente autorizada;
 - b) É considerada modificação qualquer ação que modifique o aspecto e/ou dimensões de uma peça original. Qualquer modificação e/ou instalação resultando na alteração de dimensão e/ou a possibilidade de medição é estritamente proibida. Polimento, lixamento, ajustagem ou usinagem são proibidos.
 - c) Qualquer tratamento térmico ou tratamento superficial adicional é proibido.
 - d) Somente peças originais IAME X30 125cc, e que sigam estritamente a Ficha de Autorização do motor (características técnicas, dimensões, pesos, diagramas, e respectivas tolerâncias prescritas pelo fabricante) serão permitidas, a menos que expressamente permitidas;
 - e) As ilustrações da Ficha de Autorização do motor são válidas para a identificação do motor e suas peças;
 - f) Os motores devem ser dotados de número de série;
 - g) Nenhuma modificação, evolução (preparação) polimento, adição ou remoção de material em qualquer peça será permitida;
 - h) Cada peça interna ou externa deverá ser montada na sua posição e função original de acordo com as especificações originais de projeto;
 - i) As tolerâncias para usinagem, montagem e ajustagem indicadas na Ficha de Autorização do



motor referem-se exclusivamente ao processo de fabricação. Qualquer outro retrabalho desta natureza é proibido;

- j) Qualquer preparação é proibida. Os valores máximos e mínimos permitidos, bem como o volume da câmara de combustão poderão ser medidos de acordo com o procedimento descrito nas normas da FIAKarting
 - k) Diagramas e medidas estarão descritos na Ficha de Autorização do motor;
 - l) Todos os gabaritos descritos na Ficha de Autorização do motor são considerados como instrumentos válidos e certificados pelo fabricante e pela CBA para vistoria das peças correspondentes.
- II Cabeçote – deverá ser estritamente original. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 7,7cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 9,7cc). Somente o reparo da rosca da vela, através do uso de helicóil M14 X 1,25 no mesmo comprimento da rosca original. O squish (distância entre o pistão e o cabeçote), mínimo de 0,9mm. O gabarito original IAME ATT-025/1 deve ser usado para checar o perfil da câmara de combustão, com correspondência total entre o formato da ferramenta e da peça. Para medição do volume o inserto FIA não deve invadir a câmara de combustão.
- III A medição do Squish deverá ser feita utilizando o fio de estanho de Ø 1.5mm conforme segue:
Método geral para medição do Squish para pistões com anel em “L”:
- a) Remova o motor do chassi;
 - b) O motor deve estar nas condições em que terminou a corrida, isto é, nenhuma limpeza interna deve ser permitida;
 - c) Remova a vela de ignição;
 - d) Aguarde até o motor atingir a temperatura ambiente;
 - e) Prepare uma porção de fio de estanho conforme segue:
 - Diâmetro: 1.5-1.6mm
 - Comprimento total: 100mm
 - Dobra de 90-120° a 40mm de uma das extremidades (a que será inserida no cabeçote)
 - Desta forma teremos um segmento quase horizontal, de comprimento aprox. de 40mm, a ser inserido no cabeçote, e um segmento vertical, que servirá de “cabo”;
 - A ponta a ser inserida deverá ser cortada cuidadosamente, evitando a formação de “ponta”.
 - f) Mova o pistão aproximadamente 10mm do PMS;
 - g) Olhando para o motor por cima, o fio deve ser inserido através do orifício da vela com o segmento horizontal paralelo ao pino do pistão, dirigido para a direita ou para a esquerda. Deve ser inserido até que a ponta entre em contato com a camisa;
 - h) A checagem deve ser feita de um lado de cada vez, nunca dos dois ao mesmo tempo;
 - i) Gire o virabrequim e leve o pistão ao Ponto Morto Superior (PMS) e além, esmagando o fio de estanho;
 - j) Imediatamente gire o virabrequim no sentido oposto, esmagando o fio mais uma vez;
 - k) Mantenha o fio firmemente em contato com a camisa durante todo o processo;
 - l) Cuidadosamente extraia o fio de dentro do motor;
 - m) Observe a extremidade do fio:
 - Na ponta deve haver um degrau, criado pelo assentamento do anel do pistão, entre o pistão e a camisa;



- Antes do degrau, deve haver uma área plana, criada entre a cabeça do pistão e o cabeçote, que esmagou o fio;
 - Se estes detalhes não foram identificados, prepare uma nova porção de fio e repita a operação.
- n) Tenha à disposição um paquímetro de boa qualidade, com precisão de 1/00mm, analógico ou digital;
- o) Meça a espessura da região plana exatamente no seu final, buscando levemente a região e o assentamento do paquímetro na região menos espessa;
- p) Faça a medição dos dois lados do pistão (esquerdo e direito)
- q) A menor medida entre as duas será a medida oficial do squish deste motor, nestas condições.**
- IV Cilindro – deverá ser estritamente original, tendo presente o pino de segurança original com marcação IAME. É proibido polimento, lixamento, rebarbagem ou ajustamento. Somente a retífica do motor será autorizada. Em caso de dúvida o formato e altura das janelas serão comparadas com a do cilindro padrão. Nenhum tratamento químico ou térmico poderá ser realizado. O ajuste do diagrama do motor somente será admitido através do uso de juntas. Não há limites para o número de juntas.
- a) O gabarito original IAME ATT-025/2 será usado para checar as alturas das janelas;
- b) O gabarito original IAME ATT-035/1 será usado para inspeção visual de todas as janelas.
- V Bloco do motor, virabrequim, biela, pino da biela – estritamente originais, sem qualquer modificação.
- a) O gabarito original IAME ATT-035/3 será usado para checar a planicidade da face da pirâmide que fica em contato com a junta;
- b) O gabarito original IAME ATT-035/4 será usado para checar a distância entre os prisioneiros do bloco;
- c) O gabarito original IAME ATT-035/5 será usado para checar a altura da superfície plana no topo do bloco do motor, onde se assenta o cilindro.
- d) Somente as gaiolas da biela e arruelas de encosto originais serão permitidas.
- e) Os retentores deverão estar completamente instalados de maneira correta, não preenchidos com nenhum tipo de material, e não podem ser modificados de maneira alguma.
- VI Rolamentos de Virabrequim e Eixo de Balanceamento – somente rolamentos de código 6206, folga C4, e SKF de roletes código BC1-3342 B são autorizados. É proibido misturar dois rolamentos de tipos diferentes num mesmo motor. Somente os rolamentos 6202 C3/C4/C4H e 6005 C3/C4 com esferas de aço e blindagem de poliamida são autorizados.
- a) Rolamentos com contato oblíquo são proibidos, bem como rolamentos com qualquer componente de cerâmica;
- b) Os rolamentos deverão ser montados com as esferas visíveis por dentro do bloco;
- c) Qualquer rolamento em que os códigos não estiverem visíveis e legíveis são proibidos;
- d) O uso de calços nos rolamentos para ajustar a folga axial são permitidos;
- e) Todas as peças internas do motor devem ser originais IAME deste motor, e montadas conforme previsto no projeto original.
- VII Pistões - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho e de acordo com a Ficha de Autorização do motor. O gabarito original IAME ATT-035/2 será usado para checar as dimensões do pistão.
- VIII Pirâmides - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho. A usinagem da superfície de



vedação é proibida. A flange da pirâmide deve ser original, sem retrabalho

- a) A junta da pirâmide ao bloco deve obedecer à espessura de $(1,0 \pm 0,3)$ mm;
- b) A junta da pirâmide ao flange deve obedecer à espessura de $(0,8 \pm 0,3)$ mm.

IX Palhetas – somente peças originais, sem retrabalho, são autorizadas:

- a) Palhetas de fibra-de-vidro (Vetronite) com espessura mínima de 0,30 mm, com marcas IAME e autorizadas
- b) Palhetas de fibra-de-carbono com espessura mínima de 0,24 mm, com marcas IAME e autorizadas
- c) Proibido misturar duas palhetas de tipo diferente na mesma pirâmide.
- d) Proibido usar calços nas palhetas.

X Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm 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;
- b) NGK B10EG;
- c) NGK BR9EG;
- d) NGK BR10EG.

XI Cachimbos de Velas: os únicos permitidos são NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (IAME ref. 10543 & 10544).

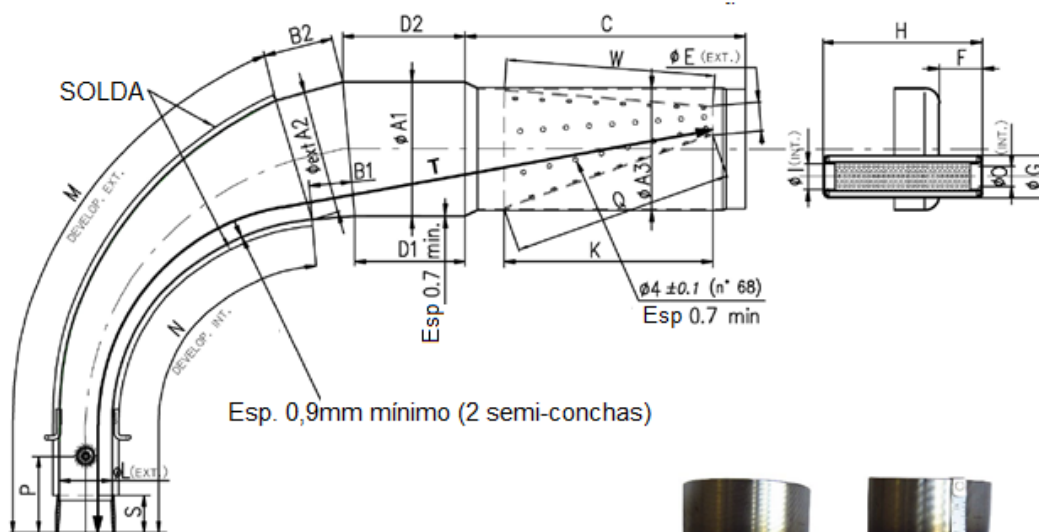
XII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

XIV Coletor de escapamento (flange) – original do motor, sem retrabalho

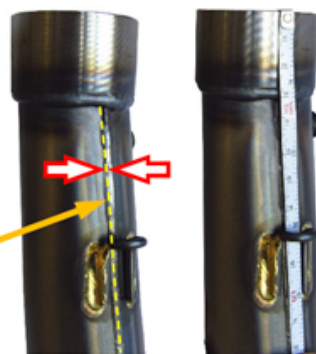
XV Escapamento – original do motor, sem retrabalho. As únicas operações de furação e soldagem autorizadas no escapamento são as necessárias para a instalação da sonda de temperatura dos gases de escape. A completa vedação do sistema de escapamento, desde o cilindro até o final do escape deve ser garantido a todo momento, sendo proibida qualquer entrada ou saída falsas de gases. Um mínimo de 1 junta de escape entre o cilindro e o sistema de escape é permitido.

- a) O uso de somente 1 espaçador IAME X30125375 (espessura de $(3,0 \pm 0,5)$ mm) está autorizado.
- b) O gabarito original IAME ATT-035/9 será usado como referência.



Esp. 0,9mm mínimo (2 semi-conchas)

Para a medição
a trena deve
seguir o cordão
de solda em
toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

ØA1: $110 \pm 1.5 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	B2: 60 ± 3	ØE: $23.5 \pm 2 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	ØI: $21 \pm 1 \text{ } \varnothing_{\text{int.}}$	N: 341 ± 3	T: 690 ± 3
ØA2: $102 \pm 1.5 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	C: 219 ± 3	F: 36 ± 2	K: 170 ± 3	ØO: $21 \pm 1 \text{ } \varnothing_{\text{int.}}$	W: 170 ± 3
ØA3: $100 \pm 1.5 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	D1: 90 ± 3	ØG: $35 \pm 1 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	ØL: $42.5 \pm 1.5 \text{ } \varnothing_{\text{ext.}}$	P: 50 ± 10	Q: 182 ± 3
B1: 60 ± 3	D2: 109 ± 3	H: 132 ± 3	M: 439 ± 3	S: 29 ± 1.5	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura



- XVI Sistema de Arrefecimento – será permitido o uso de somente 1 radiador, 1 bomba d’água, 1 polia presa ao eixo traseiro, sendo livre o acionamento por correia dentada ou O’ring. Somente os termostatos especificados na Ficha de Autorização do motor podem ser usados, mas seu uso ou não é livre. O uso de aditivos para radiador é livre, sendo o uso de qualquer tipo de álcool proibido. Qualquer sistema de deflexão de ar nos radiadores é permitido, desde que não seja removível com o kart em movimento. Qualquer outro sistema de arrefecimento ou aquecimento do fluido de refrigeração, senão o principal, é proibido.
- XVII Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- 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.
- b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro. deverão ter o comprimento de 90,0 mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- 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.
- XVIII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo
- a) Novato: 162 Kg;
- b) Senior Am e Senior Pro: 173 Kg



- XIX Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras *N*, *SAX30* e *SPX30*, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XX Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XXI Ignição – Será opcional digital com corte ou analógica sem variação.
- XXII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 55 – Das Categorias Super Sênior – SS, Grand Super Senior – GSS e Sênior 60+ – S60

- I Motor – Autorizado CBA IAME X30 125cc RL-C TAG.
 - a) Qualquer modificação no motor e seus acessórios é estritamente proibida, a menos que seja expressamente autorizada;
 - b) É considerada modificação qualquer ação que modifique o aspecto e/ou dimensões de uma peça original. Qualquer modificação e/ou instalação resultando na alteração de dimensão e/ou a possibilidade de medição é estritamente proibida. Polimento, lixamento, ajustagem ou usinagem são proibidos.
 - c) Qualquer tratamento térmico ou tratamento superficial adicional é proibido.
 - d) Somente peças originais IAME X30 125cc, e que sigam estritamente a Ficha de Autorização do motor (características técnicas, dimensões, pesos, diagramas, e respectivas tolerâncias prescritas pelo fabricante) serão permitidas, a menos que expressamente permitidas;
 - e) As ilustrações da Ficha de Autorização do motor são válidas para a identificação do motor e suas peças;
 - f) Os motores devem ser dotados de número de série;
 - g) Nenhuma modificação, evolução (preparação) polimento, adição ou remoção de material em qualquer peça será permitida;
 - h) Cada peça interna ou externa deverá ser montada na sua posição e função original de acordo com as especificações originais de projeto;
 - i) As tolerâncias para usinagem, montagem e ajustagem indicadas na Ficha de Autorização do motor referem-se exclusivamente ao processo de fabricação. Qualquer outro retrabalho desta natureza é proibido;
 - j) Qualquer preparação é proibida. Os valores máximos e mínimos permitidos, bem como o volume da câmara de combustão poderão ser medidos de acordo com o procedimento descrito nas normas da FIAKarting
 - k) Diagramas e medidas estarão descritos na Ficha de Autorização do motor;
 - l) Todos os gabaritos descritos na Ficha de Autorização do motor são considerados como instrumentos válidos e certificados pelo fabricante e pela CBA para vistoria das peças correspondentes.
- II Cabeçote – deverá ser estritamente original. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 7,7cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 9,7cc). Somente o reparo da rosca da vela, através do uso de helicóil M14 X 1,25 no mesmo comprimento da rosca original. O squish (distância entre o pistão e o cabeçote), , mínimo de 0,9mm. O gabarito original IAME ATT-025/1 deve ser usado para checar o perfil da câmara de combustão, com correspondência total entre o formato da ferramenta e da peça. Para medição do volume o inserto



FIA não deve invadir a câmara de combustão.

III A medição do Squish deverá ser feita utilizando o fio de estanho de Ø 1.5mm conforme segue:

Método geral para medição do Squish para pistões com anel em "L":

- a) Remova o motor do chassi;
- b) O motor deve estar nas condições em que terminou a corrida, isto é, nenhuma limpeza interna deve ser permitida;
- c) Remova a vela de ignição;
- d) Aguarde até o motor atingir a temperatura ambiente;
- e) Prepare uma porção de fio de estanho conforme segue:
 - Diâmetro: 1.5-1.6mm
 - Comprimento total: 100mm
 - Dobra de 90-120° a 40mm de uma das extremidades (a que será inserida no cabeçote)
 - Desta forma teremos um segmento quase horizontal, de comprimento aprox. de 40mm, a ser inserido no cabeçote, e um segmento vertical, que servirá de "cabo";
 - A ponta a ser inserida deverá ser cortada cuidadosamente, evitando a formação de "ponta".
- f) Mova o pistão aproximadamente 10mm do PMS;
- g) Olhando para o motor por cima, o fio deve ser inserido através do orifício da vela com o segmento horizontal paralelo ao pino do pistão, dirigido para a direita ou para a esquerda. Deve ser inserido até que a ponta entre em contato com a camisa;
- h) A checagem deve ser feita de um lado de cada vez, nunca dos dois ao mesmo tempo;
- i) Gire o virabrequim e leve o pistão ao Ponto Morto Superior (PMS) e além, esmagando o fio de estanho;
- j) Imediatamente gire o virabrequim no sentido oposto, esmagando o fio mais uma vez;
- k) Mantenha o fio firmemente em contato com a camisa durante todo o processo;
- l) Cuidadosamente extraia o fio de dentro do motor;
- m) Observe a extremidade do fio:
 - Na ponta deve haver um degrau, criado pelo assentamento do anel do pistão, entre o pistão e a camisa;
 - Antes do degrau, deve haver uma área plana, criada entre a cabeça do pistão e o cabeçote, que esmagou o fio;
 - Se estes detalhes não foram identificados, prepare uma nova porção de fio e repita a operação.
- n) Tenha à disposição um paquímetro de boa qualidade, com precisão de 1/00mm, analógico ou digital;
- o) Meça a espessura da região plana exatamente no seu final, buscando levemente a região e o assentamento do paquímetro na região menos espessa;
- p) Faça a medição dos dois lados do pistão (esquerdo e direito)
- q) **A menor medida entre as duas será a medida oficial do squish deste motor, nestas condições.**

IV Cilindro – deverá ser estritamente original, tendo presente o pino de segurança original com marcação IAME. É proibido polimento, lixamento, rebarbagem ou ajustamento. Somente a retífica do motor será autorizada. Em caso de dúvida o formato e altura das janelas serão comparadas com a do cilindro padrão. Nenhum tratamento químico ou térmico poderá ser realizado. O ajuste do diagrama do motor somente será admitido através do uso de juntas. Não há limites para o número

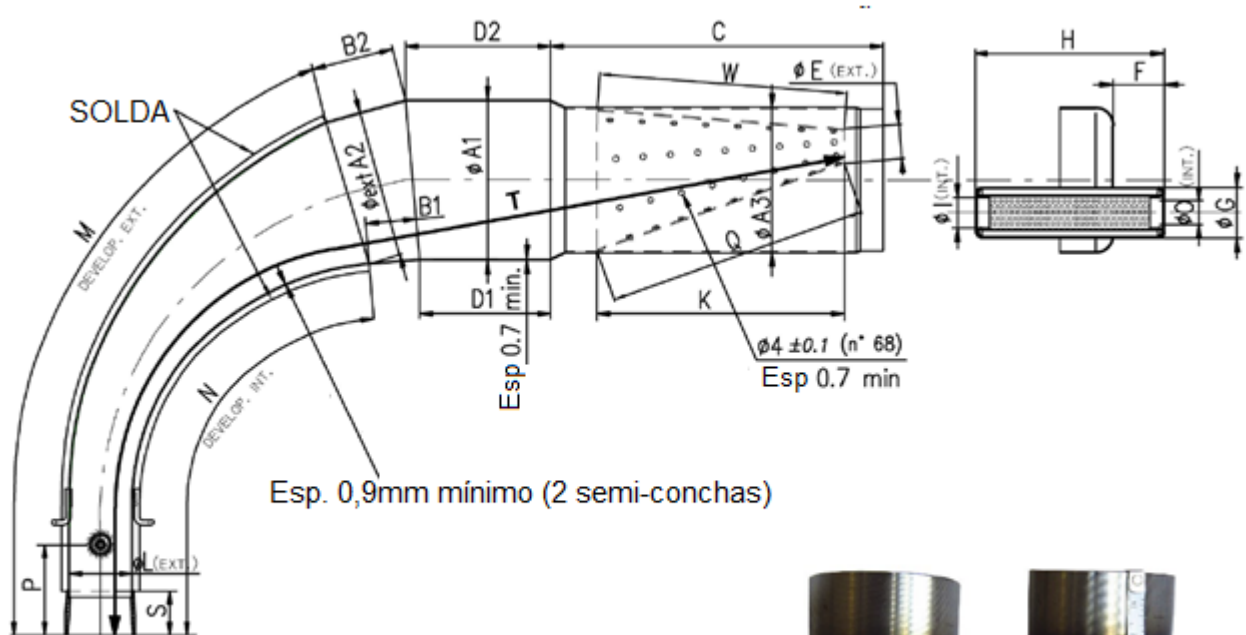


de juntas.

- a) O gabarito original IAME ATT-025/2 será usado para checar as alturas das janelas;
- b) O gabarito original IAME ATT-035/1 será usado para inspeção visual de todas as janelas.
- V Bloco do motor, virabrequim, biela, pino da biela – estritamente originais, sem qualquer modificação.
- a) O gabarito original IAME ATT-035/3 será usado para checar a planicidade da face da pirâmide que fica em contato com a junta;
- b) O gabarito original IAME ATT-035/4 será usado para checar a distância entre os prisioneiros do bloco;
- c) O gabarito original IAME ATT-035/5 será usado para checar a altura da superfície plana no topo do bloco do motor, onde se assenta o cilindro.
- d) Somente as gaiolas da biela e arruelas de encosto originais serão permitidas.
- e) Os retentores deverão estar completamente instalados de maneira correta, não preenchidos com nenhum tipo de material, e não podem ser modificados de maneira alguma.
- VI Rolamentos de Virabrequim e Eixo de Balanceamento – somente rolamentos de código 6206, folga C4, e SKF de roletes código BC1-3342 B são autorizados. É proibido misturar dois rolamentos de tipos diferentes num mesmo motor. Somente os rolamentos 6202 C3/C4/C4H e 6005 C3/C4 com esferas de aço e blindagem de poliamida são autorizados.
- a) Rolamentos com contato oblíquo são proibidos, bem como rolamentos com qualquer componente de cerâmica;
- b) Os rolamentos deverão ser montados com as esferas visíveis por dentro do bloco;
- c) Qualquer rolamento em que os códigos não estiverem visíveis e legíveis são proibidos;
- d) O uso de calços nos rolamentos para ajustar a folga axial são permitidos;
- e) Todas as peças internas do motor devem ser originais IAME deste motor, e montadas conforme previsto no projeto original.
- VII Pistões - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho e de acordo com a Ficha de Autorização do motor. O gabarito original IAME ATT-035/2 será usado para checar as dimensões do pistão.
- VIII Pirâmides - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho. A usinagem da superfície de vedação é proibida. A flange da pirâmide deve ser original, sem retrabalho
- a) A junta da pirâmide ao bloco deve obedecer à espessura de $(1,0 \pm 0,3)$ mm;
- b) A junta da pirâmide ao flange deve obedecer à espessura de $(0,8 \pm 0,3)$ mm.
- IX Palhetas – somente peças originais, sem retrabalho, são autorizadas:
- a) Palhetas de fibra-de-vidro (Vetronite) com espessura mínima de 0,30 mm, com marcas IAME e autorizadas
- b) Palhetas de fibra-de-carbono com espessura mínima de 0,24 mm, com marcas IAME e autorizadas
- c) Proibido misturar duas palhetas de tipo diferente na mesma pirâmide.
- d) Proibido usar calços nas palhetas.
- X Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm 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;

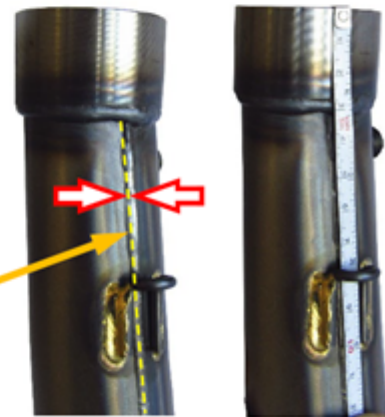


- b) NGK B10EG;
 - c) NGK BR9EG;
 - d) NGK BR10EG.
- XI Cachimbos de Velas: os únicos permitidos são NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (IAME ref. 10543 & 10544).
- XII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.
- XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.
- XIV Coletor de escapamento (flange) – original do motor, sem retrabalho
- XV Escapamento – original do motor, sem retrabalho. As únicas operações de furação e soldagem autorizadas no escapamento são as necessárias para a instalação da sonda de temperatura dos gases de escape. A completa vedação do sistema de escapamento, desde o cilindro até o final do escape deve ser garantido a todo momento, sendo proibida qualquer entrada ou saída falsas de gases. Um mínimo de 1 junta de escape entre o cilindro e o sistema de escape é permitido.
- a) O uso de somente 1 espaçador IAME X30125375 (espessura de $(3,0\pm 0,5)$ mm) está autorizado.
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/9 será usado como referência.



Esp. 0,9mm mínimo (2 semi-conchas)

Para a medição
a trena deve
seguir o cordão
de solda em
toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

$\text{ØA1: } 110 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{B2: } 60 \pm 3$	$\text{ØE: } 23.5 \pm 2 \text{ Øext.}$	$\text{ØI: } 21 \pm 1 \text{ Øint.}$	$\text{N: } 341 \pm 3$	$\text{T: } 690 \pm 3$
$\text{ØA2: } 102 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{C: } 219 \pm 3$	$\text{F: } 36 \pm 2$	$\text{K: } 170 \pm 3$	$\text{ØO: } 21 \pm 1 \text{ Øint.}$	$\text{W: } 170 \pm 3$
$\text{ØA3: } 100 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{D1: } 90 \pm 3$	$\text{ØG: } 35 \pm 1 \text{ Øext.}$	$\text{ØL: } 42.5 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{P: } 50 \pm 10$	$\text{Q: } 182 \pm 3$
$\text{B1: } 60 \pm 3$	$\text{D2: } 109 \pm 3$	$\text{H: } 132 \pm 3$	$\text{M: } 439 \pm 3$	$\text{S: } 29 \pm 1.5$	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura



- XXVI Sistema de Arrefecimento – será permitido o uso de somente 1 radiador, 1 bomba d'água, 1 polia presa ao eixo traseiro, sendo livre o acionamento por correia dentada ou O'ring. Somente os termostatos especificados na Ficha de Autorização do motor podem ser usados, mas seu uso ou não é livre. O uso de aditivos para radiador é livre, sendo o uso de qualquer tipo de álcool proibido. Qualquer sistema de deflexão de ar nos radiadores é permitido, desde que não seja removível com o kart em movimento. Qualquer outro sistema de arrefecimento ou aquecimento do fluido de refrigeração, senão o principal, é proibido.
- XXIII Chassi – Homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- 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.
 - Cubo de roda – será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.
 - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras;
 - 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.
- XXIV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 178 Kg.
- XXV Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras SS, SSM ou S60, de acordo com a categoria, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XXVI Embreagem:



- a) Rotação de acoplamento máximo para início do movimento com piloto e em condições de marcha: 4000 rpm, e a checagem pode ser feita inclusive no grid de largada. O piloto que for encontrado com a embreagem não-conforme poderá ser impedido de largar.
- b) A embreagem deve estar completamente acoplada a 6000 rpm no máximo
- c) Os pilotos serão responsáveis por manter o sistema de embreagem dentro das dimensões e tolerâncias, e livre de qualquer substância que altere os coeficientes de atrito entre as partes.
- XXVII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219.
- XXVIII Ignição – Original do motor, sem retrabalho, seguindo os parâmetros especificados na Ficha de Autorização do motor. Somente a ignição do Selettra tipo “S” será admitida.
- a) O gabarito original IAME ATT-035/7 será usado para checar a referência de ponto de ignição.
- b) O uso da bateria é obrigatório em qualquer momento em que o kart estiver na pista. A chegada ao Parque Fechado sem a bateria implica em desclassificação da prova.
- c) É autorizado o uso de 1 braçadeira metálica em volta da bateria para melhor fixá-la ao suporte, passível de aprovação pelo Comissariado Técnico.
- d) É proibido o auxílio de partida com bateria externa enquanto o kart estiver na pista ou nas áreas ao redor, sendo permitido somente em Parque Fechado ou no grid, em caso de bandeira vermelha (situação de “Parque Fechado”).

Artigo 56 – Das Categorias Shifter-Kart – SKG, SKS:

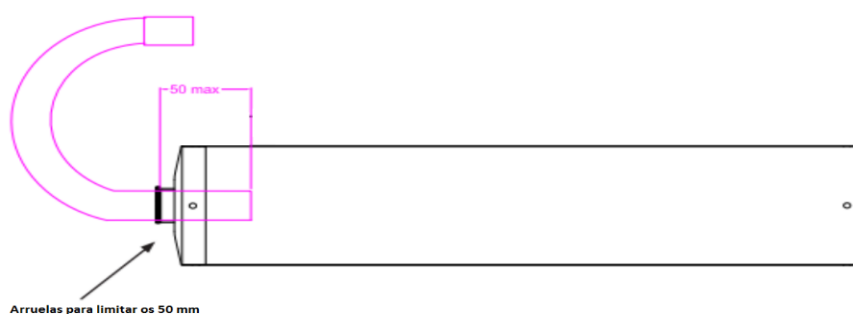
- I Motor – Não deve ser possível separar o motor da caixa de câmbio. O bloco do motor deve ser composto de 2 partes apenas (separadas vertical ou horizontalmente). Somente insertos para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados, buchas) são autorizados. Serão permitidos 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 11 cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 13 cc). 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.
- 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 VHSH 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.
- 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. 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: 180Kg.
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 deste regulamento.

Artigo 57 – Das Categorias Fórmula 4:

- I Motor – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, modelos T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
- a) O volume da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de responsabilidade e escolha do fornecedor de motores.
 - b) No cabeçote será permitido o faceamento para a equalização do volume, bem como o polimento dos dutos de admissão e escape.
 - c) Será permitido o polimento das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço.
 - e) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - f) 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 sobre medida de 0,75mm.
 - g) Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.
 - h) Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75mm, devendo ser mantidos originais o seu curso, e a posição da engrenagem de distribuição.
 - i) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - j) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.



- k) Será proibido o retrabalho do volante.
- l) Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.
- m) Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- n) O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de $200,0 \pm 20,0$ mm, sendo proibido qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.
- o) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- p) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- q) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos, também originais.
- r) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- s) Quando não houver válvula anti-retorno de óleo instalada, o motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.
- t) Será terminantemente proibido fechar as entradas de ar da ventoinha do motor em qualquer situação climática, sendo passível de desclassificação.
- u) Proibido adulterar especificação ou volume do óleo do motor em qualquer momento ou circunstância.

NOTA: qualquer outra alteração, por parte dos fornecedores de motor sorteado, que tenha por objetivo melhorar a durabilidade dos motores ou permitir melhor equalização deverá ser previamente negociada e aprovada pelo CNK, antes de aplicada.

- II Embreagem – Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (de motocicleta).
- III Carburador – Original do motor, sem retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos, além do combustível, serão proibidos.
- IV Escapamento – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova pode acarretar a desclassificação do piloto.
- V Flexível: comprimento obrigatório de (85 ± 5) mm
- VI Fixação do escape à curva: mínimo de 4 molas. Fixação exclusiva com molas.
- VII Fixação do escape ao berço (kart): Proibido uso de braçadeiras metálicas. Fixação exclusiva com molas.
- VIII Filtro – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.
- IX Juntas – Serão livres, devendo manter suas funções.
- X 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 BR8ES
 - b) NGK BP6ES
 - c) NGK BPR6ES



- d) NGK BPR7ES
 e) DENSO W20EP-U
 f) DENSO W20EPR-U
 g) DENSO W22EPR-U
- XI Bobina – Deverá ser original, sem retrabalho e fixada no ponto original.
- XII Bomba de combustível – Será livre.
- XIII Chassi – Homologado CBA ou FIAKarting/CBA (homologado nas duas). Proibido o chassi FIAKarting autorizado CBA (importado), bem como seus componentes.
- 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.
- b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro, deverão ter o comprimento de $(90,0 \pm 1,0)$ mm, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.
- 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 Relação – Pinhão de 13 dentes e coroa definida no Regulamento Particular de Prova. Passo 428.
- XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
 F4G, F4S, F4SS, F4SSM, F4S60, Super F4: 183 kg.
 F4Jr.: 155 kg.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e a sigla *F4G*, *F4S*, *F4SS*, *F4SSM*, *F4S60* ou *F4J*, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XVII Tanque de combustível – Deverá ser central, original do chassi.

Artigo 58 – Da categoria OK – OK:

- I Motor: Motor 2 tempos com capacidade cúbica máxima de 125cc, de qualquer marca ou modelo, homologado CIK para a categoria OK, refrigerado a água (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. O diagrama de escape deve ser de no máximo 194° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura (conforme a figura abaixo) será usada para estabelecer o início e fim da medição. As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação. Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época.

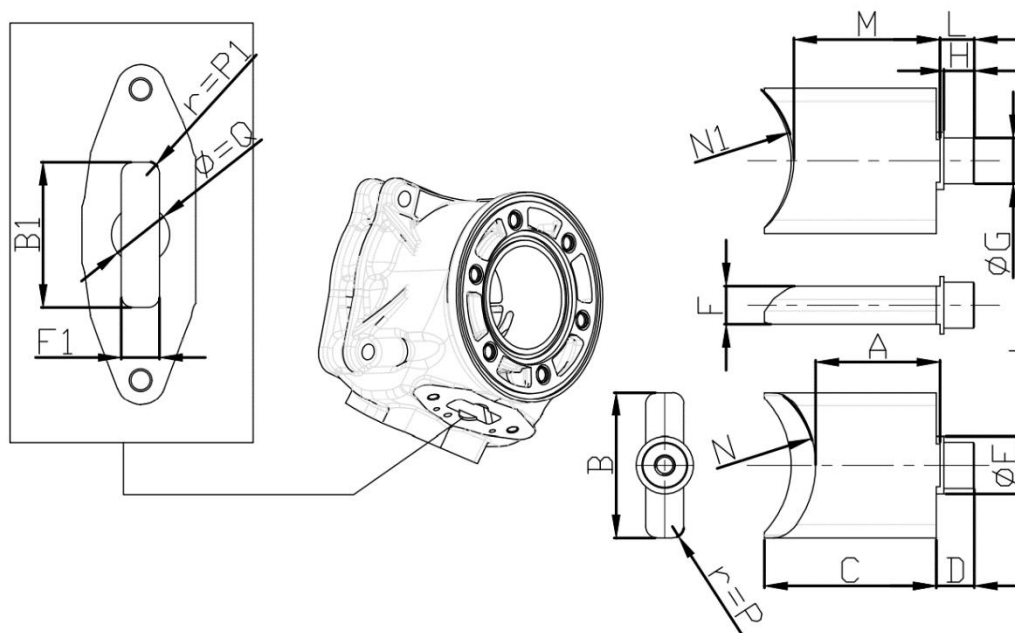
Parágrafo Primeiro: Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

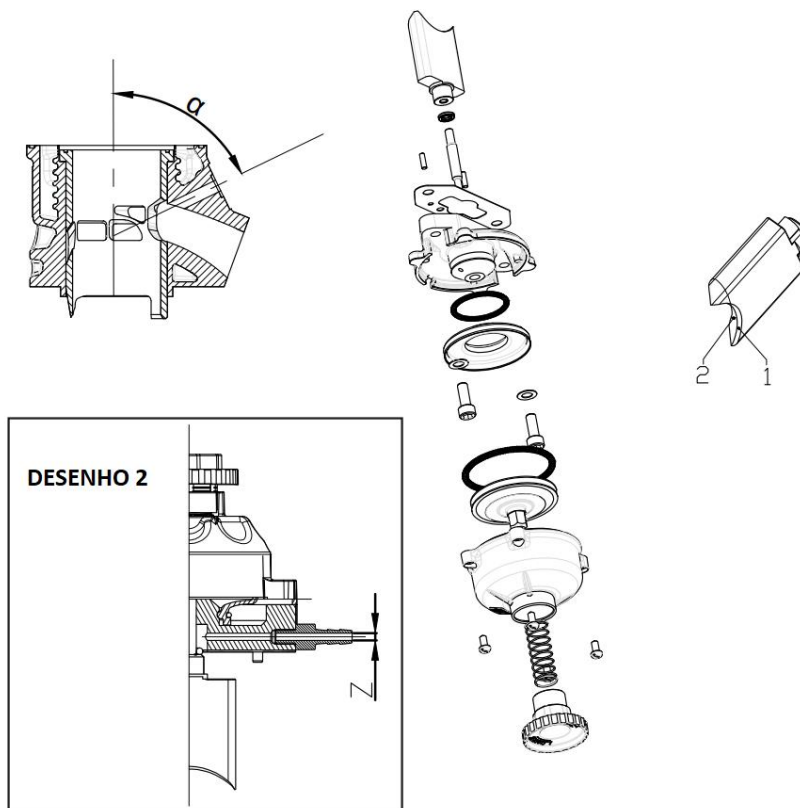
- a) Interior do motor:
- curso;
 - diâmetro (além dos limites máximos);
 - linha de centro da biela;
 - número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
 - número de dutos e janelas de exaustão;
 - qualquer tratamento superficial da camisa, incluindo tratamento químico ou adição de banho.
- b) Exterior do motor:

- número de carburadores;
- 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 Volume da câmara de combustão: mínimo 9cc, medido com procedimento e inserto padrão CIK-FIA.
- III Válvula de descompressão do cabeçote é obrigatória. A power-valve monotipo homologada com o motor é obrigatória.





Parâmetro	Dimensões	Tolerância
	Em mm ou grau (°)	Em mm ou grau (°)
A	Livre	± 0,5
B	38	± 0,1
C	45	± 0,5
D	10	± 0,1
E	15	± 0,1
F	10	± 0,1
G	12	± 0,1
H	8	± 0,1
L	9	± 0,1
M	Livre	± 0,5
N (superfície 3D n° 2)	Livre	± 0,5
N1 (superfície 3D n° 1)	Livre	± 0,5
P	3	± 0,1
Q	Livre	± 0,1
A	62	± 2
B1	Livre	± 0,2
F1	Livre	± 0,2
P1	Livre	± 0,2
Z	4	Máximo

A válvula deve atuar somente na janela de escape principal. Deve apresentar o mesmo número e tipo de peças como mostrado no Desenho 1, a menos das exceções abaixo:

- parafusos da capa podem ser substituídos por clips. Pinos de localização são opcionais;

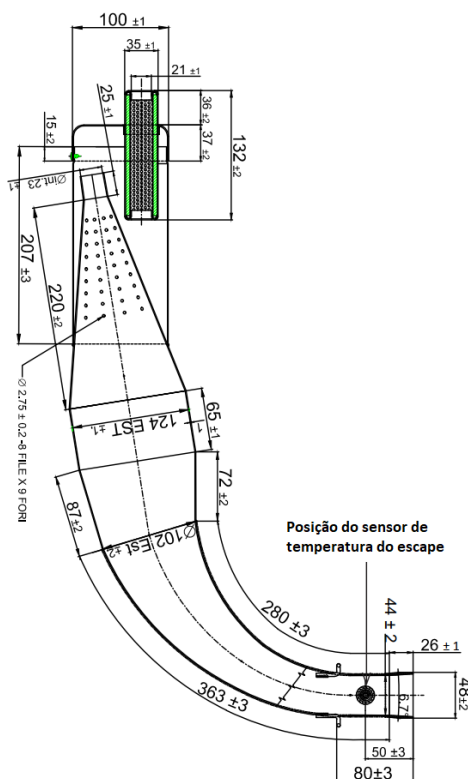
- um furo de drenagem de óleo pode ser adicionado conforme Desenho 2. O único objetivo deste furo é drenar óleo que possa ter vazado do motor, e pode ser ligado a um frasco coletor de líquido;
- a atuação da válvula deve ocorrer através de uma única mola sobre um único pistão e uma única membrana ligada aos deslizadores através de uma única haste cilíndrica. Nenhum sistema ativo (automático) é permitido. Sistemas pneumáticos, hidráulicos ou elétricos são proibidos. A membrana deve ser acoplada a uma parte fixa em relação ao cilindro. O ajuste da pré-carga da mola só pode ser feito através da variação da altura de compressão da mola quando a válvula estiver fechada. A pré-carga da mola não pode ser alterada em ordem de marcha. A mola deve ser composta por um único fio de ferro com módulo de elasticidade (k) constante. O deslizador deve ser de liga de alumínio. A haste cilíndrica deve ser de liga ferrosa e, portanto, magnetizável. O corpo da válvula deve ser de liga de alumínio ou plástico.

IV Vela – A 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.



- V Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme Ficha de Homologação do motor;
- VI Carburador: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, com 24mm de diâmetro máximo com 2 agulhas de regulagem;
- VII Filtro: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, conforme Ficha de Homologação, com dois dutos de 23mm de diâmetro;
- VIII Flange – Livre.
- IX Coletor de escapamento – Original do motor homologado CIK/FIA.
- X Escapamento – específico monotipo correspondente à figura abaixo:

Escapamento monotipo específico OK



- XI Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm.
- XII Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- XIII Radiador – 1 peça única com um único circuito, excluindo qualquer outra combinação. Um circuito adicional interno para o funcionamento normal do termostato é permitido.
- XIV Chassi, freios e carenagens – Deverão ser homologados FIAKarting de qualquer época.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso magnetizável, com diâmetro máximo de 50mm, espessura mínima de 1,9mm em qualquer ponto.
- b) Cubos de roda: livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras
- XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OK, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XVII Relação – Livre
- XVIII Ignição – deverá ser homologada FIAKarting com limite de giro de 16.000 rpm.

Artigo 59 – Da categoria OK Junior – OKJ:

- I Motor: 2 tempos com capacidade cúbica máxima de 125cc, de qualquer marca ou modelo, homologado CIK para a categoria OKJr, refrigerado a água (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. O diagrama de escape deve ser de no máximo 170° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura (conforme a figura abaixo) será

usada para estabelecer o início e fim da medição. As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação. Não é permitido o uso da *power valve*. Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época.

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;
- qualquer tratamento superficial da camisa, incluindo tratamento químico ou adição de banho.

b) Exterior do motor:

- número de carburadores;
- aparência externa do motor montado.

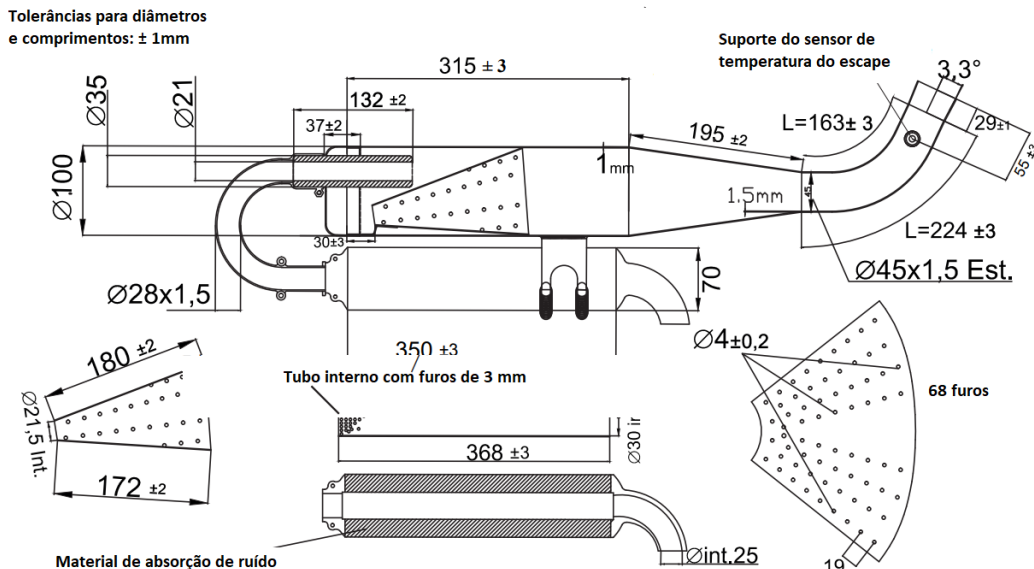
Parágrafo Segundo: A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou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

- II Volume da câmara de combustão: mínimo 12cc, medido com procedimento e inserto padrão CIK-FIA.
- III Válvula de descompressão do cabeçote é obrigatória.
- IV Vela – A 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.



- V Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme Ficha de Homologação do motor;
- VI Carburador: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, com 20mm de diâmetro máximo com 2 agulhas de regulagem, sem nenhum retrabalho;
- VII Filtro: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, conforme Ficha de Homologação, com dois dutos de 23mm de diâmetro;
- VIII Flange – Livre.
- IX Coletor de escapamento – Original do motor homologado CIK/FIA.
- X Escapamento – específico monotipo correspondente à figura abaixo:

Escapamento monotipo específico para OK Júnior



- XI Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm.
- XII Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- XIII Radiador – 1 peça única com um único circuito, excluindo qualquer outra combinação. Um circuito adicional interno para o funcionamento normal do termostato é permitido.
- XIV Chassi, freios e carenagens – Deverão ser homologados FIAKarting de qualquer época.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso magnetizável, com diâmetro máximo de 50mm, espessura mínima de 1,9mm em qualquer ponto.
- b) Cubos de roda: livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras
- XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 145 Kg.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OK, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XVII Relação – Livre
- XVIII Ignição – deverá ser homologada CIK com limite de giro de 14.000 rpm.

CAPÍTULO XI – SORTEIO DE MOTORES E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS

Artigo 60 – Das especificações:

- I Categorias Mirim e Cadete – motor, carburador, embreagem, mesa, filtro e coletor de escapamento;
- II Categorias Fórmula 4 – motor, carburador, embreagem, mesa, elemento filtrante (corneta) e coletor



de escapamento;

Artigo 61 – Dos procedimentos para o sorteio de motores:

- I O piloto ou o seu responsável legal ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- II Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a empresa locadora de motores.
- III Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto ou do seu responsável legal.
- IV Os motores serão sorteados em local determinado pela organização, em horário determinado pelo regulamento particular, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.

Parágrafo Único: Em caso de chuva, ou na hipótese da pista apresentar poças de água ou umidade que possa resultar em respingos, o filtro do motor deverá ser posicionado conforme determinação da empresa locadora dos motores.

- V Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento.
- VI Condições para eventuais trocas de motores: A empresa locadora dos motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores adicionais por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca, devidamente autorizada pelos Comissários Técnicos, será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade de motor, e desde que também autorizadas pelos Comissários Técnicos, que deverão informar imediatamente aos Comissários Desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até 30 minutos após o término da atividade de pista.
- VII Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a Tomada de Tempo e a Prova, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
 - a) Se houver quebra do pistão;
 - b) Se houver quebra da biela;
 - c) Se houver a fusão da biela;
 - d) Se houver a quebra do eixo da biela;
 - e) Se houver a quebra da arruela do encosto da biela;
 - f) Se houver a quebra do virabrequim;
 - g) Se a rosca do prisioneiro da curva espanar;
 - h) Se a rosca do cabeçote espanar;
 - i) Problema de carburação (falha ou sujeira).
- VIII Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “h” do inciso VII acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas abaixo, além de responder pelo disposto nos incisos II e III deste artigo.
 - a) Cinco posições na primeira troca;
 - b) Sete posições na segunda troca, ou trocas subsequentes;
- IX Se houver troca por iniciativa do fornecedor em razão de quebra espontânea além de possibilidade de reparo ou segurança (risco iminente de quebra), o piloto não será penalizado;
- X A penalidade será aplicada na atividade classificatória subsequente do evento. Se a troca do motor



for realizada após a Tomada de Tempo e se o resultado definir o grid de duas ou mais Provas classificatórias, a penalidade deverá ser aplicada apenas na primeira delas. As penalidades serão aplicadas a partir do piloto que estiver classificado da posição mais atrasada para a posição mais avançada (ex.: 17º, 10º, 3º, que irão para as posições 22º, 15º e 8º, respectivamente, todos realizando a primeira troca, neste exemplo).

Rio de Janeiro, 27 de Janeiro de 2025.

Comissão Nacional de Kart
Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente