

SUPER KART BRASIL – SKB 09

REGULAMENTO TÉCNICO

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

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

ARTIGO 2º – EQUIPAMENTO: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, eixo, carenagem, motor, “intake silencer”, curva de escapamento, escapamento ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda e cubo de roda.

As flanges e carburadores somente serão utilizados conforme homologação 2013.

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

Parágrafo 2º – MOTOR

I. Somente será permitida a utilização de motores homologados pela CBA no ano de 2013 e de motores homologados pela CBA no ano de 2010/2012 com suas partes externas (flange, curva e carburador) homologadas no ano de 2013.

Para os motores homologados CBA 2010/2012, fica deliberado o seguinte:

- a) O uso da curva de escapamento longa nos motores da marca lame, para todas as categorias, exceto para PJMK.
- b) O uso da flange e pirâmide original do motor com a marca do fabricante (exemplo: motor lame, flange e pirâmide lame), para as categorias Graduados, Sênior A e Super Sênior.
- c) O uso destes motores na Categoria Junior, sendo que as flanges serão sorteadas no parque fechado.

II PREPARAÇÃO – Quando permitida para a categoria, deverá ter por base o motor homologado autorizado. O cabeçote, o cilindro, o virabrequim, o cárter, a biela e o pistão, quando trabalhados, deverão manter a marca do fabricante, não sendo permitido o acréscimo de material. O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para a categoria KZ2.

Para a Categoria Super Cadete o volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização e ainda a vela deverá ser removida, e inserida em seu habitáculo a peça (plug) descrita no desenho no. 06(abaixo) da CIK/FIA.

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

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

Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, serão proibidos.

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

ARTIGO 3º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS

1) – A preparação interna dos carburadores é livre somente para a Categoria Graduados. Serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir, conforme homologação CBA 2013. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

Para todas as categorias do Super Kart Brasil, fica proibido o uso de carburadores de 3 agulhas.

2) - Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.

3) - Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2mm de espessura; sendo a junta de material papel velomoide.

4) - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

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

6) – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer”, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Obrigatório o uso do elemento filtrante, exceto em caso de chuva quando poderá ser retirado.

7) – Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

ARTIGO 4º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA:

Parágrafo 1º - CATEGORIA SUPER CADETE:

I - MOTOR – Refrigerado a água, homologado CBA para a categoria, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos, em conformidade com o RNK.

II - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG b) NGK B8 EGV c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG e) NGK B9 EGV f) NGK B9ES
- g) NGK B10 (EGV h) NGK BR10 EG i) NGK B10 EG
- j) DENSO IW24 k) DENSO IW27 l) DENSO IW29
- m) DENSO IW31 n) DENSO W27ESU o) BOSCH W07 CS
- p) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Homologados CBA. Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 13,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar, com restritor de 21mm.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado CNK/CBA para a categoria.

VII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm e comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas, homologado CBA.

a) Mangas de eixo:

1 – Com a marca do fabricante.

2 - A regulagem de caster e cambagem das mangas de eixo é livre. Será permitido o uso da arruela de caster.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

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

f) É opcional o uso do sistema de freio hidráulico ou mecânico.

XI - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 (onze) dentes e coroa de até 72 (setenta e dois) dentes

XII - Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA.

XIII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **113 kg**.

XIV - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor amarela.

Parágrafo 2º – CATEGORIA JÚNIOR MENOR:

I - MOTOR – Refrigerado a água, conforme homologação CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18,0cm³, conforme RNK 2013. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados para a Categoria, em conformidade com o RNK.

II - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizadas somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B9 EG
- d) NGK B9 EGV
- e) NGK B10 EGV
- f) NIPODENSO W31 ESZU
- g) BOSCH W07 CS
- h) BOSCH W08 CS
- i) NGK B8ES
- j) NGK B9ES
- k) NGK BR10EG
- l) NGK B105 EGV

III CARBURADOR – Homologado CBA 2013, será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,0 mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 17,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser aquela especificada na ficha de homologação do motor, sem trabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA 2013, sem trabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

VII JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

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

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

X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 dentes e coroa de até 72 dentes;

XI CHASSI – Homologado CBA, será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ou 90 mm (± 1 mm) e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90mm (± 1 mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 135 Kg.

XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

Parágrafo 3º – CATEGORIA JÚNIOR:

I MOTOR – Homologado CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados para a Categoria, em conformidade com o RNK.

II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10 EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS
- o) NGK B105 EGV

III CARBURADOR – Homologado CBA 2013, será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,00mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 17,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA 2013 para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar e flexível de 100,00mm de comprimento máximo;

VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

VII JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

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

IX ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 74 (setenta e quatro) dentes;

XI CHASSI – Homologado CBA, será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75,00mm ou 90,00mm ($\pm 1,00$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **150 Kg**.

XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.

Parágrafo 4º – CATEGORIA GRADUADOS:

I MOTOR – Homologado CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou

mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

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

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ES-U
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS
- o) NGK B105 EGV

III CARBURADOR – Homologado CBA 2013 e homologado CBA 2010/2012, e será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre, e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV JUNTAS – Serão livres.

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

VI RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 79(setenta e nove) dentes.

VII CHASSI – Homologação CIK/FIA ou CBA, permitido o uso de freio dianteiro, na versão com acionamento manual ou com os pés, o eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, par. 2º, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VIII PESO – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo **155 Kg**.

IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor preta.

Parágrafo 5º - CATEGORIAS SÊNIOR E SUPER SÊNIOR:

I MOTOR - Homologado CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação.

Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

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

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ES-U
- l) BOSCH W07 CS
- m) BOSCH W08 CS
- o) NGK B 105 EGV

III CARBURADOR – Homologado CBA 2013, será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28,00mm.

IV JUNTAS – Serão livres.

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

VI RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 79 (setenta e nove) dentes.

VII CHASSI – Homologado CBA, será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40,00mm e máximo de 50,00mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º parágrafo 2º.

VIII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo, Cat. Sênior **170 Kg**. E para a Cat. Super Sênior **175 Kg**

IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor azul para a categoria Sênior e fundo na cor vermelha, com número amarelo para a categoria Super Sênior.

Parágrafo 6º - CATEGORIA KZ2:

I – MOTOR - Homologado CBA - CIK/FIA, proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:

- a) CABEÇOTE (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;
- b) PISTÃO – Permitido usar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada de 125cc, junta do cilindro liberado.
- c) CILINDRO - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nicacil.

II - ESCAPAMENTO - Curva e marmita abafadora original sem retrabalho. Liberado o uso da marmita ELTO e Marmita em fibra de carbono;

III - CARBURADORES – Delorto VHS 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto.

IV - CÂMBIO – Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme homologação.

V - RELAÇÃO - Livre

VI – FLANGE - Livre;

VII - PIRÂMIDE – Original do motor, sem retrabalho.

VIII - FILTRO – Obrigatório o uso do filtro de ar HOMOLOGADO CBA, com o elemento filtrante.

IX - IGNIÇÃO – Original do Motor;

X - BIELA – Original, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior, e a respectiva gaiola.

XI - VELAS – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.

XII - CARTER – Preparação Livre.

XIII - FREIOS – Permitidos somente homologados CBA ou CIK.

XIV – PESO – Conjunto piloto/kart será de **175 kg**;

XV - CHASSI- Homologados CBA, CIK/CBA ou CIK/FIA. O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, parágrafo 2º;

XVI - IDENTIFICAÇÃO – Para a categoria KZ2 deverá ter fundo na cor branca com número na cor vermelho.

ARTIGO 5º - PESO DO CONJUNTO

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

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

ARTIGO 6º - CHASSI

A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 1400 mm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas.

Para a categoria Super Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200mm.

Parágrafo 1º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

Parágrafo 2º - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria:

Diâmetro Espessura mínima do eixo (mm) da parede (mm)

30 4,9

31 4,7

32 4,5

33 4,2

34 4,0

35 3,8

36 3,6

37 3,4

38 3,2

39 3,1

40 2,9

41 2,8

42 2,6

43 2,5

44 2,4
45 2,3
46 2,2
47 2,1
48 2,0
49 2,0
50 1,9

ARTIGO 7º - ASSOALHO

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

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS E PNEUMÁTICOS

As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, nas categorias Super Cadete e Júnior Menor. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante.

As rodas serão homologadas CBA, exceto para as categorias Graduados e KZ2, onde poderão ser usadas rodas CBA ou CIK/FIA devidamente identificadas com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

É proibida a montagem de roda invertida (inversão dela) no caso de pista molhada ou seca.

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

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

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

Categoria Super Cadete: MG Cadete
Júnior Menor e Super Sênior: MG Vermelho
Júnior, Sênior e KZ2: MG Amarelo
Graduados: MG Verde

ARTIGO 10º - FREIOS

Os freios deverão ser homologados CIK/CBA, comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras, exceto Categoria KZ2 e Graduados. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Super Cadete, que segue regulamentação própria.

ARTIGO 11º - DIREÇÃO

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

ARTIGO 12º - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - LUBRIFICAÇÃO

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

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

ARTIGO 14º - PROTETOR DA CORRENTE

O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

ARTIGO 15º - PEDAIS

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

ARTIGO 16º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO

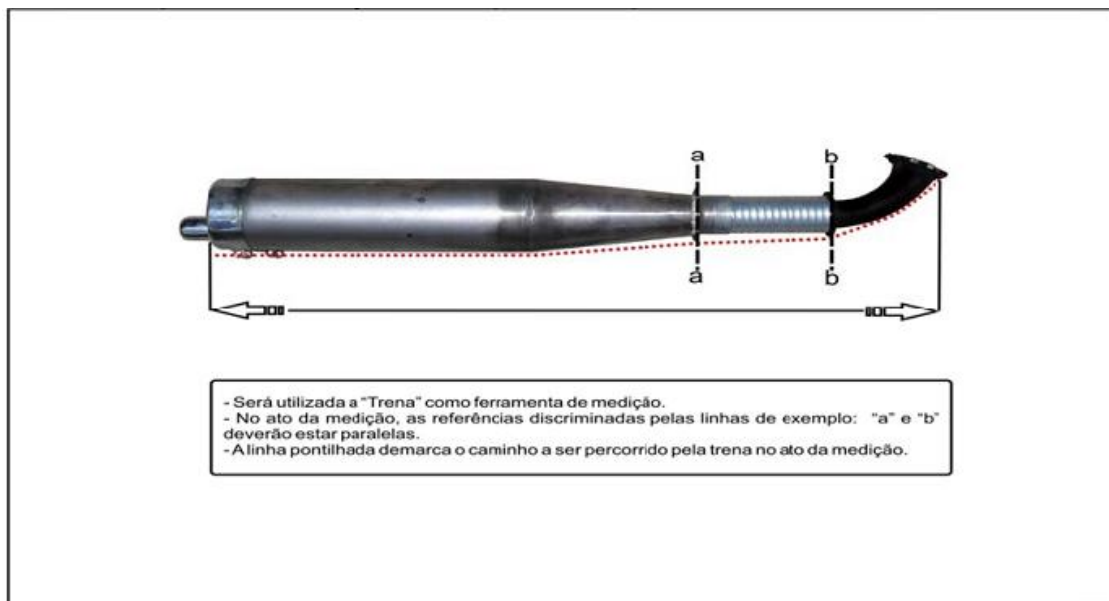
Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo na posição normal de direção.

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

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2013. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

Parágrafo 1º - Para a categoria Super Cadete o comprimento total do escapamento será de 850,0mm com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva ($b - b'$), e a flange de fixação das molas do escape ($a - a'$), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.

Parágrafo 2º - Para as categorias Junior e Junior Menor, o comprimento total do escapamento será de 810,0mm com tolerância de 5,0mm para mais e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma - O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva ($b - b'$), e a flange de fixação das molas do escape ($a - a'$), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.



Parágrafo 3º - Será obrigatório o uso de abafadores homologados CBA 2013, com suas características originais.

ARTIGO 17º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

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

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

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

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

ARTIGO 18º - COMBUSTÍVEL

Para as categorias KZ2, JUNIOR MENOR, JÚNIOR, GRADUADOS, SÊNIOR E SUPER SÊNIOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de GASOLINA com óleo dois tempos, na proporção de 25:1.

Para a categoria SUPER CADETE deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de ALCOÓL misturado com óleo dois tempos, na proporção de 20:1.

Sendo proibido o uso de qualquer tipo de aditivo para todas as categorias.

ARTIGO 19º - CARENAGEM

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

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

A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

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

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

Parágrafo 4º - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto deverá obrigatoriamente dirigir-se à área de manutenção, em um prazo Máximo de duas voltas, sem a obrigatoriedade de receber uma bandeira de reparos. No caso de ser a última volta da prova, poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

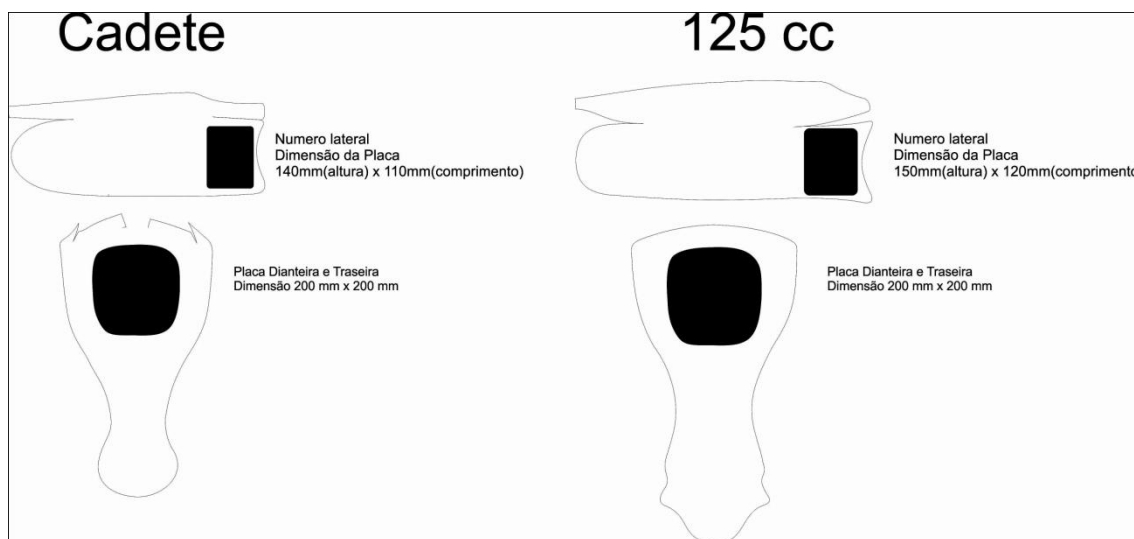
ARTIGO 20º – PÁRA-CHOQUE: Obrigatório à utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras. Se utilizar o para-choque de ferro é obrigatório o uso da barra traseira.

Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento soltar-se ou cair. Se o para-choque cair ou soltar-se durante a última volta, o piloto poderá concluí-la sem que seja feito o reparo. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim.

ARTIGO 21º - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choque traseiro do kart, sendo que a numeração

deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na cor da categoria, obedecendo ao desenho abaixo. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.



Atenciosamente,

ASSOCIAÇÃO SUPER KART BRASIL