

CAMPEONATO REGIONAL DE KART 2025 KCVG REGULAMENTO TÉCNICO

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

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

Parágrafo 2º - É permitido, para todas as categorias, o uso de quaisquer chassis já homologados CBA, CIK/CBA, CIK registrado CBA ou autorizados CBA, será obrigatório o uso de eixo com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º

ARTIGO 2º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

Parágrafo 1º - CATEGORIA CADETE

I - MOTOR – Motor HONDA GX 160 de 5,5 cv monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa, que será fornecido pelo Organizador

II – CHASSI – Já homologados CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2021.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.

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

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

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

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

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

f) Escapamento: Será obrigatório o uso de abafador Homologado CBA, **SEM RETRABALHO**

III - COROA – Será definida em RPP (Regulamento Particular de Prova).

Parágrafo 2º - CATEGORIAS F-4

I - MOTOR – O motor será o HONDA GX 390, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, escapamento e mesa, fornecido pelo **organizador**.

II - COROA – Será definida em RPP (regulamento particular da prova).

III - ESCAPAMENTO – O escapamento será fornecido pelo Locador do Motor.

ARTIGO 3º - PESO DO CONJUNTO

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

Cadete = 106 kg (Cento e Seis Quilos)

F-4 Júnior = 155 kg (Cento e Cinquenta e Cinco Quilos)

Demais Categorias = 183 kg (Cento e Oitenta e Três Quilos)

Parágrafo 1º - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha

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

ARTIGO 4º - CHASSI

Parágrafo 1º - nas categorias F4, a largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (cento e vinte centímetros).

Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi e caixa do rolamento central ao banco.

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

Diâmetro do Eixo (mm) > Espessura mínima da parede (mm)

30 > 4,9 / 31 > 4,7 / 32 > 4,5 / 33 > 4,2 / 34 > 4,0 / 35 > 3,8 / 36 > 3,6 / 37 > 3,4 / 38 > 3,2 / 39 > 3,1 / 40 > 2,9 / 41 > 2,8 / 42 > 2,6 / 43 > 2,5 / 44 > 2,4 / 45 > 2,3 / 46 > 2,2 / 47 > 2,1 / 48 > 2,0 / 49 > 2,0 / 50 > 1,9

ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova 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. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte do mesmo estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 7º - ASSOALHO

É obrigatório o uso de um único assoalho de material rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart, com espessura mínima de 1,5mm. 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 adicionais não originais 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, na categoria Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante.

As categorias poderão utilizar rodas CBA, CIK/FIA e registradas CBA devidamente identificadas com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro.

É proibida a montagem de roda invertida (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

Categoria Cadete - É obrigatório o uso de 01 (um) jogo de pneus por etapa. (classificatório e 02 baterias), incluído na inscrição da etapa, nacional, da marca MG que serão fornecidos pelo **KCVG**, Tipo MG SC2.

Categorias F-4 JUNIOR - É obrigatório o uso de 01 (um) jogo de pneus novo por etapa. (classificatório e 02 baterias), incluído na inscrição da etapa, nacional, da marca MG, que serão fornecidos pelo **KCVG**, do TIPO SH2 (VEMELHO).

Demais Categorias F-4 - é obrigatório o uso de um jogo de pneus novo por etapa (classificatório e 02 baterias), incluído na inscrição da etapa, nacional, da marca MG, que serão fornecidos pelo **KCVG**, do TIPO SH2 (VERMELHO).

Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

Piloto/Equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos.

ARTIGO 10º - FREIOS

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

ARTIGO 11º - DIREÇÃO

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

ARTIGO 12º - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - 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 14º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem. O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem. Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

ARTIGO 15º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Cadete e F-4 deverá ser utilizada somente Gasolina, que será fornecido pelo Clube Organizador.

CATEGORIAS F4

TREINO CLASSIFICATORIO, SERA FORNECIDO 2 (DOIS) LITROS DE COMBUSTIVEL POR PILOTO

CORRIDA 1 E 2, SERA FORNECIDO 5 (CINCO) LITROS DE COMBUSTIVEL EM ABASTECIMENTO UNICO PARA AS DUAS BATERIAS. OU SEJA, HAVERA APENAS UM ABASTECIMENTO, PARA AS DUAS CORRIDAS.

CATEGORIA CADETE

TREINO CLASSIFICATORIO, SERA FORNECIDO 2 (DOIS) LITROS DE COMBUSTIVEL POR PILOTO

CORRIDA 1 E 2, SERA FORNECIDO 4 (QUATRO) LITROS DE COMBUSTIVEL EM ABASTECIMENTO UNICO PARA AS DUAS BATERIAS. OU SEJA, HAVERA APENAS UM ABASTECIMENTO, PARA AS DUAS CORRIDAS.

ARTIGO 16º - CARENAGEM

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

Parágrafo 1º - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado. A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

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

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

Parágrafo 4º CARENAGEM FRONTAL (BICO) MODELO CIK/FIA: Esta peça é dotada de um sistema de fixação que permite o deslocamento da posição original para uma 2ª posição de descanso (sem que o bico se destaque do kart) todas as vezes que houver um impacto de maior energia. O objetivo é reduzir as colisões traseiras, intencionais ou não, com a clara intenção de coibir atitudes anti-desportivas, Diagrama do kit de montagem universal padronizado:

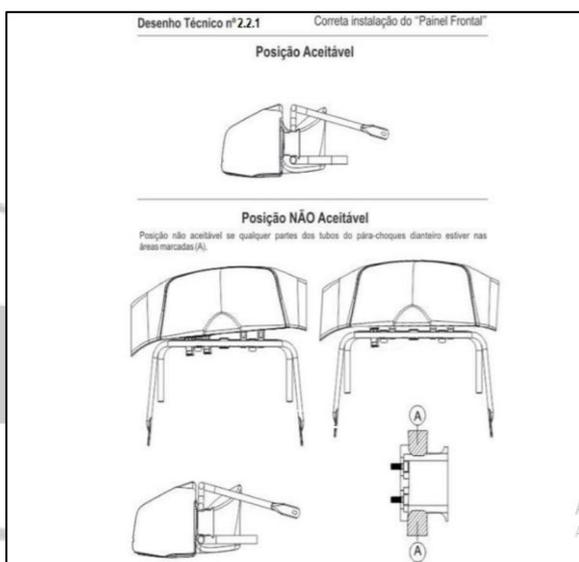
O kit padrão é composto de: Duas placas de plástico com 2 “gomos” cada uma, totalizando 4 gomos, parafusadas ao bico através de 4 parafusos cada, totalizando 8 parafusos; Uma trava central em duas peças fechadas com dois parafusos Duas travas de bico metálicas. Nenhum outro material de nenhuma natureza pode ser usado nas peças que compõe o kit, de modo a alterar seu funcionamento. O bico deve poder transitar entre os estágios de fixação. Deve-se evitar o uso de qualquer substância sobre as peças do kit (mesmo que para limpeza), Antes de cada prova, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado.

Posições aceitáveis no diagrama a seguir: Define-se “posição não-aceitável” se os gomos estiverem deslocados para sua posição mais estreita, em um dos lados ou ambos do bico. Posição não-aceitável no diagrama a seguir A bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não-aceitável. Os pilotos que estiverem nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada preta e branca ao final da prova serão punidos automaticamente em 5 segundos somados ao tempo final de prova. **Esta punição é inapelável.** Durante a tomada de tempo/treino classificatório, a bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não aceitável. Os pilotos que estiverem nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada ao final da tomada de tempo, serão punidos com a perda da melhor volta. Desta punição não cabe recurso e/ou reclamação. Esse dispositivo se fundamenta no RNK. Quando os Comissários Técnicos reportarem os karts nesta condição aos Comissários Desportivos, estes aplicarão automaticamente a punição prevista. Os pilotos em questão serão chamados para assinar o documento com a devida punição.

Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado um bico que estava na posição incorreta ao receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será desclassificado do evento. Se constatada irregularidade o piloto não será autorizado a participar da prova, mesmo que troque o conjunto. Se ao final da prova, poderá ser desclassificado. O responsável pela montagem da Carenagem Frontal deverá fazê-lo sem o auxílio de qualquer ferramenta, aditivo ou qualquer outro material de auxílio ou retenção. Procedimento de entrada no parque fechado: Os competidores deve-

irão entrar no parque fechado para a tomada de tempos e provas com o bico desmontado para verificação,

Parágrafo 5º - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou painel frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto deverá obrigatoriamente dirigir-se à área de manutenção. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.



ARTIGO 17º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

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

O presente Regulamento foi aprovado pela **Comissão de Pilotos, CTDE e CEK** da Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso – FAEMT.

Cuiabá-MT, 18 de Fevereiro de 2025

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Fernando Maggi Scheffer

Presidente

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL

Robinson Kazy Som

Presidente

COMISSÃO ESTADUAL DE KART

Yvan Angelo Schwab Junior

Presidente

COMISSÃO DE PILOTOS 2025

Vanderley Reck Junior

Salomão Cezar C de Oliveira

Rafael Soares

Felipe Rovaris

João Pretto

Jimmy Allan

Fernando Menezes

José Eduardo da Silva Pagliarini e Souza

Paulo Rogério Batista Jr

Valdinei Araújo

