

## CAMPEONATO MATO GROSSENSE DE KART 2024

### 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 Branco 6,5 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 centrífuga e mesa, que será fornecido pela **BINHO RACER**.

**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.

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

**Parágrafo 2º - CATEGORIAS F-4**

**I - MOTOR** – O motor será o FORTEX G5, 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 **KCVG**.

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

**III - ESCAPAMENTO** – O escapamento será fornecido pelo **KCVG**.

**Parágrafo 3º - CATEGORIAS FORÇA LIVRE**

**I - MOTOR** – O motor será LIVRE, 4 TEMPOS, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, vela, bomba de combustível, embreagem de 11 a 13 dentes centrífuga, escapamento e mesa.

**II - COROA** – será de 40 a 46.

**III - ESCAPAMENTO** – O escapamento será livre de escolha do piloto.

**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)

F-4, F4 Light, F4 Master 42+ e 50+ = 186 kg (Cento e Oitenta e Seis Quilos)

FORÇA LIVRE = 186 kg (Cento e Oitenta e Seis 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 um jogo de pneus por etapa ( classificatório e 02 baterias ), nacional, da marca MG SC2 tipo Cadete.

**Categorias F-4 JUNIOR** - É obrigatório o uso de um jogo de pneus novo (incluído na inscrição da etapa), nacional, da marca MG, que serão fornecidos pelo clube organizador, do TIPO SH2 (VEMELHO).

**Categorias F-4** - é obrigatório o uso de um jogo de pneus novo (incluído na inscrição da etapa), nacional, da marca MG, que serão fornecidos pelo clube organizador, do TIPO RL1 (LARANJA).

**Categorias FORÇA LIVRE** - É obrigatório o uso de um jogo de pneus novo (incluído na inscrição da etapa), nacional, da marca MG, que serão fornecidos pelo clube organizador, do TIPO SH2 (VEMELHO).

**-Em caso de furo do pneu será de responsabilidade do piloto providenciar outro pneu usado próprio de condições similares (não podendo ser zero).**

**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 fornecida pela Organização.

#### **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** - 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 **CTDE** e **CEK** da Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso – FAEMT.

Cuiabá, 19 de Fevereiro de 2024.

**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***

**FAEMT**  
Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso