



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

XIX COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

REGULAMENTO TÉCNICO–2026 – Versão 12/01/2026

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

Parágrafo 1º - É permitido, para todas as categorias, o uso de sonda para leitura dos gases do motor, conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

Parágrafo 2º - Por segurança, todos os karts deverão obrigatoriamente ter instalado o equipamento "antena corta pipa", que deverá ser instalada na parte superior esquerda da gravata, com fixação direta da antena ao kart utilizando suporte curto e articulado, com dois parafusos para travar o equipamento, conforme ilustração abaixo (a instalação estará sujeita à aprovação prévia dos Comissários Técnicos);



Parágrafo 3º - Todo kart deverá chegar ao parque fechado de abastecimento para as Tomadas de Tempo e Provas com o tanque completamente vazio e com todos os pneus murchos.

ARTIGO 2º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS

I - Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologada CBA 2021/2024/2027 (Exceto Para as Categorias Mirim, Cadete, Mini, F4 e F4 Júnior).

Para as categorias 2T (de motores 2 tempos), a montagem do carburador com a bomba montada para baixo ou para cima é livre.

II - Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta – A preparação interna



dos carburadores é proibida para todas as Categorias. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

III - Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.

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

V - As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo obrigatório o uso de apenas uma única junta de no máximo 2 mm de espessura.

VI - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

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

VIII - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" homologado, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Os filtros de ar não serão fornecidos pela RBC. Todas as categorias, será obrigatório o uso de filtro da marca RBC homologados 2027

Em caso de chuva fica permitida a retirada do elemento filtrante e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.

Filtros em condição de chuva: Nas categorias, Mirim, Cadete, F4 Júnior e F4 em caso de chuva fica obrigatório o uso dos filtros fornecidos pela RBC. Nas categorias de motores 125cc sorteados, o filtro de chuva poderá ser usado com a tampa "cornetas" viradas para trás. Se o filtro estiver virado para frente será obrigatório o uso do copinho de proteção. Na categoria Graduados o uso do copinho de proteção ou a inversão do filtro fica a critério da equipe/piloto.

Definição de motores para treinos oficiais em condição de chuva: Nos dias em que houver previsão de chuva, 45 minutos antes do início do treino a RBC determinará condições de chuva ou seco – Se for determinado condição de chuva será obrigatório o uso de motor próprio para o treino.

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

X - Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter o diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote; é permitido um sensor de temperatura de vela, se o sensor tiver o mínimo de 1.2mm



de espessura a arruela da vela poderá ser retirada.

XI - Coroa – dependendo do circuito o Departamento de Kart da Federação Paulista de Automobilismo informará, através de adendo de prova, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.

XII - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente.

XIII – Flexível para as categorias F-4 - o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro externo de 50 mm com tolerância de + ou – 1,00mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível. o comprimento deverá ser de 85mm de com tolerância de +/- 5mm.

XIV - Flange – Será fornecida e lacrada nos motores, exceto para categoria OKN,

XV – Curva para as categorias motores quatro tempos – a curva será fornecida e lacrada nos motores, sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar.

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

XVII - TABELA DE COROA E PINHÃO:

Categoria	Coroa	Pinhão
Mirim / Cadete	Somente 66 dentes	20
OKN-Júnior	Até 80 dentes	12
Sprinter	Até 75 dentes	10
Mini / Sênior AM / Pró / Super Sênior / Grand Master e Expert 60+	Até 77 dentes	10
F-4 - Todas	Somente 40 dentes	13
Shifter e OKN	Livre	

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM E CADETE

I – MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela NGK lacrada bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrífuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CHASSI – Homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura



conforme RNK/CBA 2026.

- a) Mangas de eixo:
 - 1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2 – Será permitido o uso de arruelas secas, (sem mancal deslizante, esfera ou similar) e, sem modificação dos “Us” de manga, que devem permanecer como o homologado
 - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- b) 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.
- c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2026.
- d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.
- e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
- f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.
- g) Escapamento: Deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, marca Spinery 2024/2027, 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 nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

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

IV – EIXO – Será obrigatório o uso de eixos sorteados pela organização de prova, o valor do eixo deverá ser pago direto com o fornecedor oficial, definido pela Fasp. O sorteio será efetuado na sexta-feira anterior a primeira etapa, sendo o piloto o responsável pela guarda do eixo durante todo o campeonato. Os eixos são numerados e identificados para o devido controle. É obrigatório o uso do eixo sorteado, sendo expressamente proibido o intercâmbio dos eixos entre pilotos - Se porventura o eixo sorteado for danificado, poderá, com autorização do Comissário Técnico ser substituído por uma nova unidade e o piloto arcará com as devidas despesas. O piloto que entrar a partir da segunda etapa deverá comprar o eixo na secretária de prova.

Parágrafo 2º - CATEGORIA MINI

I – MOTOR - I Motor – Vortex Mini FR autorizado CBA, monocilíndrico, 60cc, refrigerado a ar, dotado de partida elétrica, fornecido com embreagem, coletor de admissão e coletor de escapamento. Fornecido e lacrado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – 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; c) NGK BR9EG; e) NGK BR9EIX (Iridium);



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

b) NGK B10EG; d) NGK BR10EG f) NGK BR10EIX (Iridium).

III – 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 e no RNK-2026.

IV – CHASSI – Homologado CBA Grupo 3.

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, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

c) 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).

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.

f) 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.

g) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea f) deste inciso.

V - Flange – original do motor, sem retrabalho, com espessura mínima de 29 mm e diâmetro máximo de passagem de (18,9 X 21,5)mm, conforme Ficha de Autorização do motor.

VI - Furo de passagem da mangueira do vácuo: original, sem qualquer tipo de retrabalho (inclusive diâmetro interno)

VII - 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.

VIII - Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Dimensões conforme abaixo:



IX - 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.

X - Partida elétrica – Todos os componentes deverão ser originais Vortex, sem retrabalho.

XI - 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.

XII - Embreagem – conforme Ficha de Autorização, com todos os componentes, sem retrabalho, e com a campana livre de substâncias oleosas.

XIII – Freios - Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, calíper, 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).

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

XV – Peso - 110 Kg.

Parágrafo 3º - CATEGORIA OKN – JÚNIOR

I MOTOR - máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca IAME, modelo REEDSTER 5, homologado FIA Karting, autorizados CBA, coletor de admissão e coletor de escapamento conforme ficha de homologação e mesa; fornecido e lacrado pela



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – 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;

III – CARBURADOR - Será permitido o uso de somente um carburador CBA 2021/2024/2027 homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.

VI - PIRÂMIDE – Conforme Ficha de Homologação do motor.

V - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 12 (dez) dentes, original do motor.-

VI – ESCAPAMENTO- Conforme ficha de homologação

VII – Peso – 145 Kg

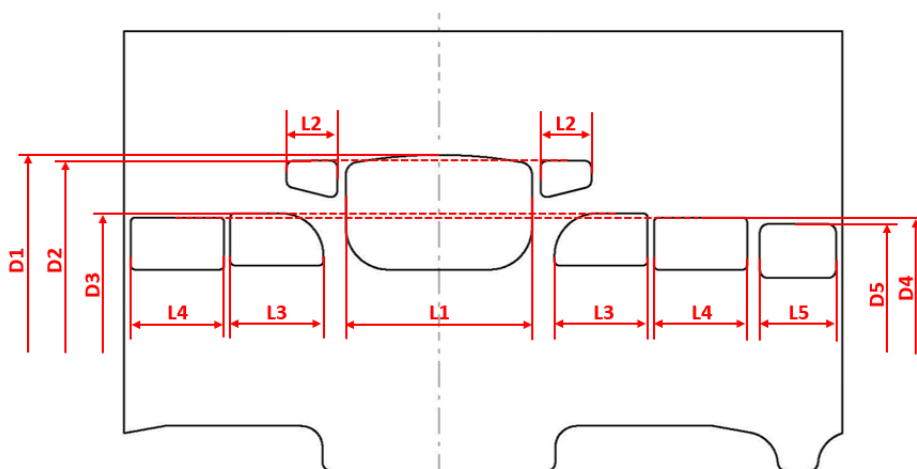
VIII CHASSI – Deverá ser homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA.

- 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.

Parágrafo 4º - 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	(171,0 ± 1,5)°
D2	(168,0 ± 1,5)°
D3	(128,0 ± 1,5)°
D4	(126,5 ± 1,5)°
D5	(124,5 ± 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 será sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores.

NOTA 1: 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.

NOTA 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:



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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:

a) Cilindro: para o motor TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36, exceção feita ao descrito no item VII. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motorreferência disponibilizado pelo homologante, exceção feita ao descrito no item VII

b) Pistões: serão autorizados apenas os pistões originais TM dotados de anel em "L", conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

Homologation N°

041-EN-03

Dessin du piston (dimensions principales sans tolérances) /
Drawing of the piston (main dimensions without tolerances)

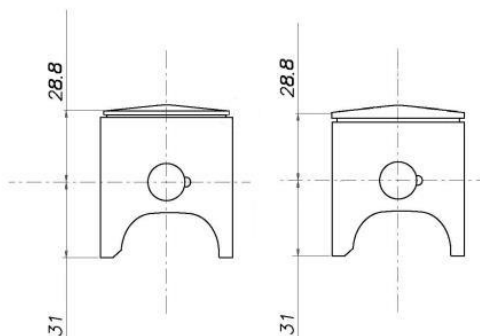


Photo du piston / Photo of the piston



Copyright © 2022 by CIK-FIA. All rights reserved

7

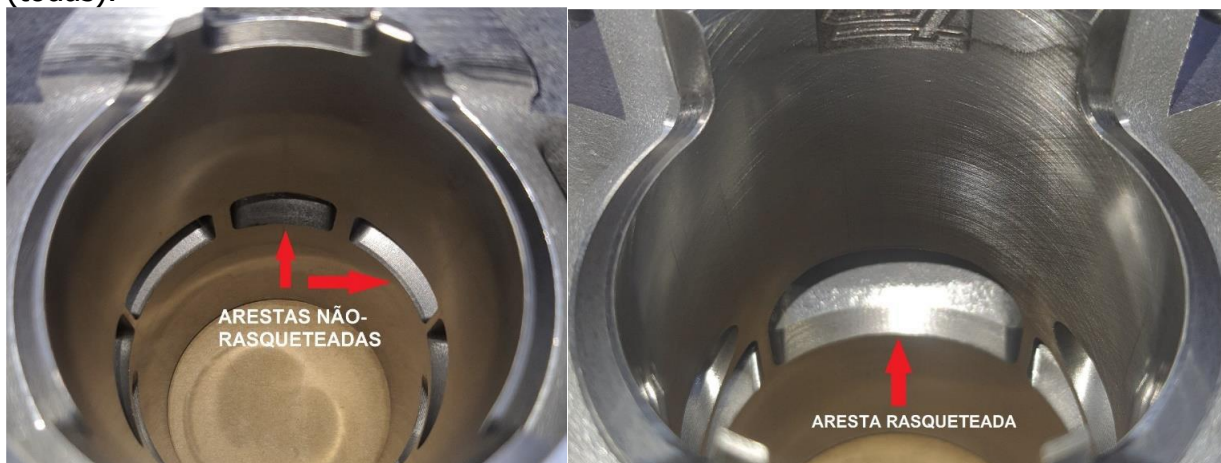
IV - O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: 12,5cc (somando câmara e inserto), medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da "bolha" no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito CBA. Squish mínimo: 1,00mm, medido com arame de 1,5mm.

As duas medidas deverão ser atendidas, e são mínimas. Ex: Pode haver motores que, com volume de 12,5cc, apresentem squish superior a 1,00mm, assim como motores que, com squish de 1,00, apresentem volume superior a 12,5cc. Em qualquer caso o volume não poderá ser inferior a 12,5cc, nem o squish inferior a 1,00mm, num mesmo motor.

O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento.

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 - A troca da camisa do cilindro somente será autorizada se houver peça original do homologante, e verificada pela empresa. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.

VII - Dutos de escape (duto de saída dos gases de escape, considerando-se a porção em alumínio no cilindro: será permitido retrabalhar as porções do duto de saída, obedecendo aos limites especificados a seguir:

- a) O formato da projeção do duto de escape na superfície de fixação do flange do coletor de escape ou do espaçador não poderá ser alterado sob hipótese alguma (linha vermelha na figura a seguir), pois será checado com gabarito:



- b) O prolongamento das janelas de saída adjacentes à janela central de escape, denominadas boosters, NÃO PODERÃO SER RETRABALHADAS SOB HIPÓTESE ALGUMA. Existem linhas naturais de relevo no interior do duto de escape que definem estes prolongamentos e que NÃO DEVEM SER ULTRAPASSADOS PELAS

FERRAMENTAS UTILIZADAS NO RETRABALHO, conforme as ilustrações abaixo:



c) SOB NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A CAMISA DO CILINDRO, EM QUALQUER PARTE DO CONTOURO DA JANELA DE ESCAPE, PODERÁ SER RETRABALHADA, permanecendo o que foi descrito nos itens III e V do presente capítulo.

VIII - 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;

IX - Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.

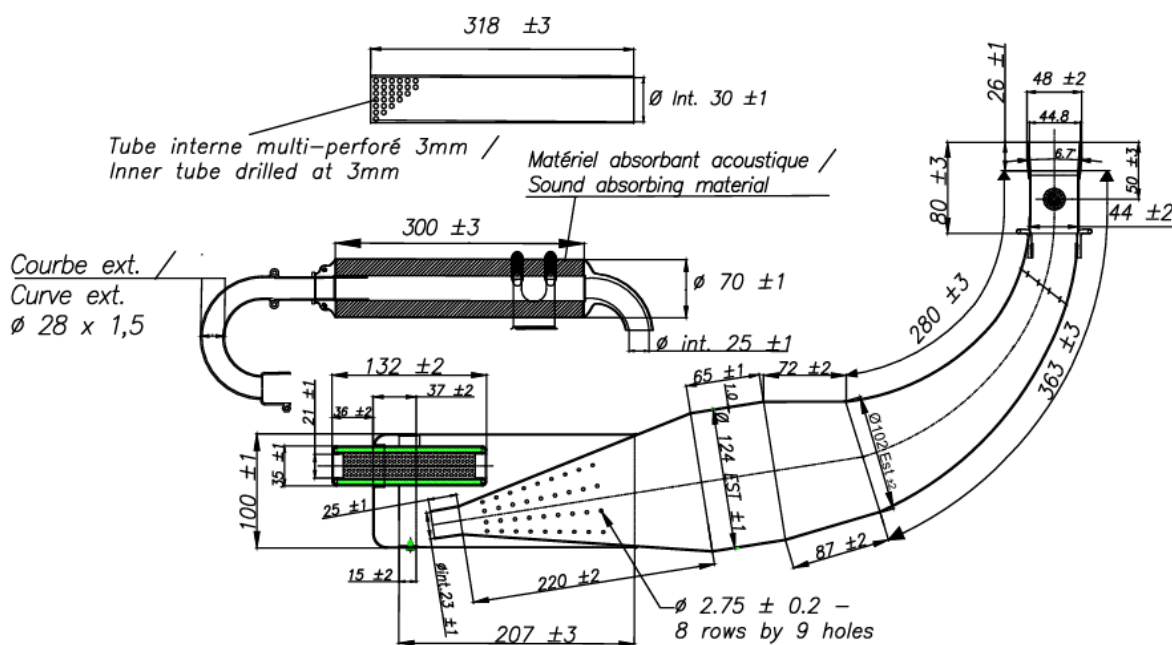
X - Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessuras de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.

XI - Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante.

XII - Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante.



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



XIII - Não é usada junta entre o cilindro e o coletor de escape, ou entre o coletor de escape e o espaçador: estas peças são montadas com cola de junta. O uso do espaçador é OBRIGATORIO, e este deve se apresentar original, sem retrabalho, conforme peça-modelo.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

XIV - 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.

XV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.

XVI Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.

XVII Ignição – SELETTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação.

XVIII 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

XIX 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.

XX - Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:

a) OKN: 155 kg b) OKNM: 169 kg

XXI - Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OKN ou OKNM, conforme artigo 45 do RNK 2026.

Parágrafo 5º - CATEGORIA SPRINTER – SÊNIOR-PRO, SUPER SÊNIOR, GRAND SUPER SÊNIOR E SUPER SÊNIOR EXPERT 60+

I – MOTOR – Iame X30, acompanhado mesa, coletor de escapamento, coletor de admissão e embreagem. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

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 BR9EG; | b) NGK BR10EG; |
| c) NGK BR9EIX IRIDIUM; | d) NGK BR10EIX IRIDIUM; |

II - CARBURADOR – Conforme RNK 2026, homologado CBA 2021/2024/2027, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

III - COROA - pinhão de 10 dentes e coroa até 77.

IV – CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou

autorizados CBA. Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º.

V – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VI - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor.

É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 7º - CATEGORIAS F-4 e F4 JÚNIOR

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela NGK lacrada, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - COROA – Será informada no regulamento particular da prova

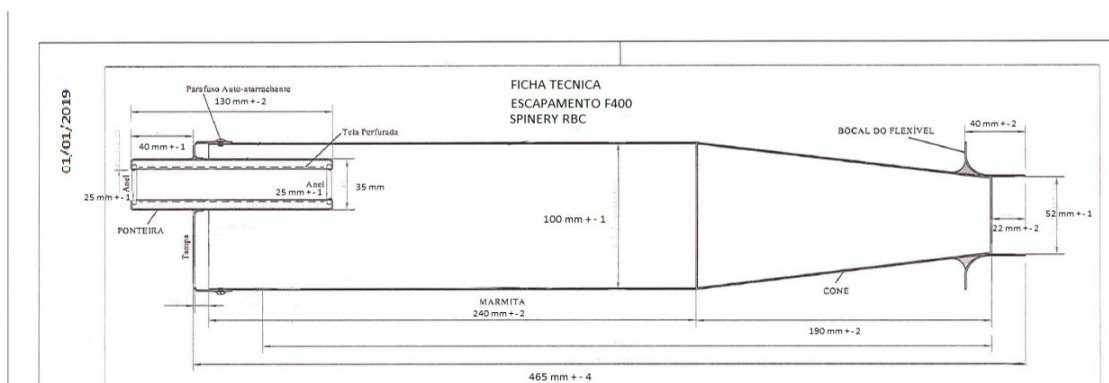
III - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

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

V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4, conforme Art. 42.

VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL - Deverá ser central, original do Chassi.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo HOMOLOGADO CBA 2024/2027 conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



Parágrafo 8º - 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 inserts para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados,



buchas) são autorizados. Serão permitidos motores monocilíndricos com admissão por válvula de palhetas apenas, de qualquer marca ou modelo, homologados FIA-Karting, conforme sua Ficha de Homologação, independentemente de suas validades. Capacidade cúbica máxima de 125cc. Alojamento da Válvula de Palhetas conforme a Ficha de Homologação, flange livre. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 9cc, medidos com inserto padrão FIA-Karting (volume total na medição de 13cc). 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:

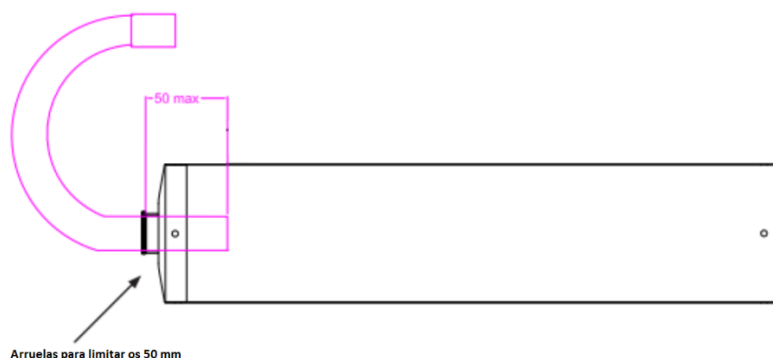
número de carburadores e diâmetro;

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, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, 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 FIA-Karting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.



IV Carburador – DELLORTO VSH 30,0mm, de guilhotina, original, sem retrabalho. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Dellorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser



originais sem retrabalho.

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, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, dotado de freios traseiros e dianteiros, também homologados. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Será liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.

- 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



ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim	102 Kg
Cadete	106 kg
Mini	110 Kg
OK-Júnior	145 kg
Sprinter	162 kg
OKN	155 kg
Sênior AM	175 Kg
Sênior Pro	175 kg
Super Senior / Grand	
Master, Expert 60+	175 kg
F-4 Novato	173 kg
F-4 Graduado	173 kg
F-4 Júnior	155 Kg
F-4 Sênior / Super Sênior	183 Kg
F-4 Gran-SS / 60+	183 Kg
Shifter Graduados	180 kg
Shifter Sênior e Master	185 kg

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

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

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

ARTIGO 5º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada Categoria. O chassi utilizado para a **XIX Copa São Paulo Light de Kart - RBC** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação dele. Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. Para a **XIX Copa São Paulo Light de Kart – RBC** é permitido o uso de carenagem homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade, exceto para as categorias Mirim, Cadete e F-4, que poderão utilizar somente carenagens homologadas CBA.

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

Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

ao banco.

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

<u>Diâmetro</u> <u>do eixo (mm)</u>	<u>Espessura mínima</u> <u>da parede (mm)</u>
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 FIA Karting/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto para que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nessa situação deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte dele estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.



ARTIGO 7º - ASSOALHO

Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou composite, do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias CADETE e MIRIM o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10,0 mm de diâmetro. O assoalho deverá ser obrigatoriamente ficado por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.

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 Mirim e Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante. As rodas serão homologadas CBA para as categorias Mirim e Cadete, as demais categorias, poderão utilizar rodas CBA, FIA Karting/CBA e registradas CBA devidamente identificadas com a marca do fabricante, exceto as categorias F4 e F4 Júnior que usarão somente rodas CBA com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro. É proibida a montagem de roda invertida.

Os cubos de roda serão livres, devendo apresentar a marca de um dos fabricantes de chassi homologados CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA, exceto para as categorias Mirim, Cadete.

Para as categorias F4 e F4 Júnior os cubos de rodas traseiro e dianteiro deverão ter o comprimento de 90,0mm + ou - 1mm.

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

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

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.

Categorias, Mini, Mirim e Cadete - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG tipo Cadete.

Categorias OKN Júnior, Sprinter, Super Sênior, Sênior AM, Sênior Pro e F-4 e F4 Júnior é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH OPTION.

Categoria OKN é obrigatório o uso de pneus, nacional, da marca MG, tipo SM PRIME.

Parágrafo 4º - Os pneus de chuva serão da marca MG, sendo os seguintes modelos: Categorias Mirim e Cadete modelo SCW2; demais categorias SW2



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 - 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 da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitida somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame. Para as categorias PMK, PCK e F-4 será permitido o uso do protetor de corrente/pinhão em material flexível. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se ou cair o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, uma das peças do protetor de corrente ou o conjunto completo estiver solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de **15** segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 14º - PEDAIS

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado



por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

ARTIGO 15º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

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

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

Para as categorias F-4 o flexível deverá ser de 85mm de comprimento, com tolerância de +/- 5mm e diâmetro externo de 50.00mm ± com 1.00mm de tolerância.

Parágrafo 1º - Fica autorizado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, para as categorias OKN e OKN Júnior.

O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. A saída final do sistema de escape é o único ponto permitido para saída de gases do escapamento. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas, de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada ao final de uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

Parágrafo 2º Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar som, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento ou abafador estiver solto, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 16º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

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 17º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim, Cadete e F-4 e F4 Júnior deverá ser utilizada somente gasolina.

Para as categorias de motor 2 tempos deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 25:1 a 30:1.

ARTIGO 18º - 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 contrapeso (lastro).

Parágrafo 4º - Para as categorias que utilizarem motores X30, será permitido um furo de 35mm na carenagem direita, na direção do pinhão, para uso do motor de partida auxiliar.

Parágrafo 5º Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes da carenagem (gravata, painéis laterais ou painel frontal) ou parte deles se desprender, soltar-se ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

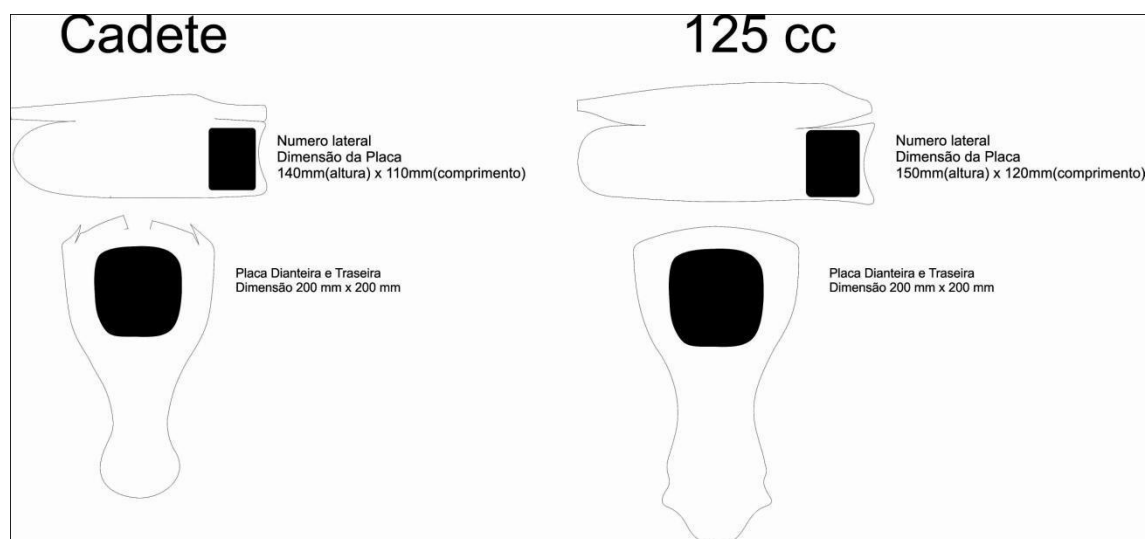
Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, 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.

ARTIGO 19º – 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, obedecendo ao desenho abaixo. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência, penalidade e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.



Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2026.

Parágrafo único: A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não se solte com a vibração do kart durante a prova.

Caso a placa traseira de identificação venha a cair, a cronometragem não se responsabilizará pela não marcação de sua passagem.

ARTIGO 20º - É permitido o uso das seguintes peças importadas: palheta, bobina, magneto, corrente, velas, gaiolas, mangueira de freio, rolamentos, coroa e pinhão. Proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica

ARTIGO 21º – RADIADOR:

Para todas as categorias com exceção da Mirim, Cadete, F4 e F4 Júnior, fica permitido o uso de fita adesiva, cortina ou persiana somente em material plástico e com acionamento de forma exclusivamente manual.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

São Paulo, 12 janeiro de 2026.

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Ricardo Bignotto/Cristian Ramos
DK-FASP Departamento de Kart