



# Copa São Paulo de Kart 2012

## JUNIOR MENOR

**ARTIGO 1º - Prova** - A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

**ARTIGO 2º - Da Categoria** - Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento: de 1999 a 2001.

**ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás)** - O piloto e/ou equipe só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **Placa BRANCA com nº VERMELHO.**

**ARTIGO 4º - Abastecimento** - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

**ARTIGO 5º - Peso 135 kg** - O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova a equipe será excluída e desclassificada novamente.

**ARTIGO 6º - Vistoria Técnica** - Fica a cargo dos Comissários Técnicos o evento.

**ARTIGO 7º - Protetor de Pescoço – uso obrigatório para treinos e corridas.**

**ARTIGO 8º - Equipamento Chassis / Motor**

**Chassis** - Qualquer marca homologado CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica. Só poderá usar um chassi por prova.

a) Eixo – 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. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ou 90 mm ( $\pm 1$ mm) e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90mm ( $\pm 1$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado. Permitido usar bucha para regulagem de camber e caster.

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

40 2,9

50 1,9

b) Tanque de Combustível: Central

c) Pára-choque - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.

**Motor 1** – Riomar modelo MRA I, refrigerado a água, homologado 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



# Copa São Paulo de Kart 2012

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. **Usar insert plug para medição do volume.**

**Motor 2** – GB30 Parilla RL 125cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação.

**Motor 3** - Fireball 125 cc refrigerado a água com partida elétrica, sem preparação. Pistão e Biela entre os motores Parilla e Fireball poderão ser intercambiáveis desde que seja original do motor. Os pilotos que chegarem entre os seis primeiros colocados na prova, serão obrigados a colocar a parte elétrica do motor à venda, sendo que o comprador terá que ter competido na mesma prova e terá que fornecer uma outra parte elétrica e mais 30% do valor da mesma. Obs: Caso haja mais de um comprador, terá prioridade o piloto que tiver tido melhor colocação na prova.

## ARTIGO 9º - Demais Equipamentos

### I) Motor Riomar MRA I

- a) 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: NGK B8 EG; NGK B8 EGV; NGK B8 ES; NGK B9 EG; NGK B9 EGV; NGK B9ES; NGK B10 EGV; NGK BR10EG; DENSO IW24; DENSO IW27; DENSO IW31; DENSO W27ES-U; BOSCH W07 CS; BOSCH W08 CS
- b) CARBURADOR – 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;
- c) FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;
- d) ESCAPAMENTO – **O comprimento total do escapamento será de 850,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.**
- e) 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. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- f) PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- g) ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- h) RELAÇÃO – Coroa até 73 dentes.
- i) PINHÃO – 11 dentes
- j) PISTÃO – **Permitido o uso de pistão e anel Iame, desde que com as mesmas medidas.**

### II) Motor GB 30 Parilla RL 125 e Motor Fireball



# Copa São Paulo de Kart 2012

- d) Escapamento (Parilla/ Fireball) – Original do motor ou nacional modelo Tche Meyba, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.
- e) Carburadores (Parilla) - Triton original do motor. Não será permitida nenhuma modificação. No conjunto motor carburador não poderá haver entrada de ar falsa em hipótese nenhuma.
- f) Carburador (Fireball) – Tillotson 334/360 por 24/28max.
- g) Ignição (Parilla e Fireball)– original fornecida em conjunto com o motor sem qualquer modificação e ajuste.
- h) Coroa – até 73 dentes.
- i) Filtro - Obrigatório o uso do filtro de ar RBC, sem retrabalho e completo
- j) Flexível – livre para ambos os motores
- k) Pirâmide – Original sem qualquer modificação ou retrabalho.
- l) Palhetas – Livre
- m) Curva do escapamento – original do motor sem retrabalho.
- n) Flange Parilla – diâmetro de 14,5mm; Flange Fireball – diâmetro de 15mm – As flanges deverão ser adquiridas pelos pilotos na organização (secretaria de provas). Estas flanges ficarão retidas na organização e serão sorteadas a cada etapa.
- o) Vela – Original do motor NGK BR9 EG; B9 EGV; BR10 EG; B10 EGV
- p) Pinhão – 11 dentes
- q) Volume (Parilla) – 12cc
- r) Volume (Fireball) - 12cc
- s) Squich – Livre.
- t) Juntas (Parilla) – Obrigatório o uso de 01 (uma) ou 02 (duas) juntas de cilindro, desde que a soma das duas não ultrapasse a medida de 0,70mm. Não será permitido a utilização de mais de duas juntas. Obs: Obrigatório o uso de pelo menos uma junta.
- u) Juntas (Fireball) – Original 0,1mm.
- v) Centralina – Original do motor, limitada em 15.500 RPM – Marca PVL
- w) Pino de Pistão – De livre procedência.
- x) Biela (Motor GB30 Parilla RL 125) – Marca Livre – Peso mínimo 120gr, obedecendo as medidas originais do motor.

**ARTIGO 10º - Pneus** – MG especificação HZ (“Vermelho”). Após a prova os jogos de pneus serão retidos pela organização para serem reutilizados em provas seguintes da seguinte forma: **1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo); 9ª e 10ª etapas (quinto jogo)**. A organização poderá alterar as provas que os pneus serão retidos sem aviso prévio.

**Parágrafo Único - Pneus Lacrados** - O jogo de pneus lacrado do Treino Classificatório deverá ser o mesmo da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser comunicado ao Comissário Técnico em tempo hábil, para que o mesmo possa tomar as devidas providências, com relação as penalidades a serem aplicadas.

**ARTIGO 11º** – A organização poderá emitir a qualquer momento um adendo com alteração nos motores para equalização.