



# REGULAMENTO TECNICO- DESPORTIVO

## SÉRIE F400

# 2024



# CKA



## INDICE

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>SÉRIE.....</b>	<b>3</b>
<b>CAMPEONATOS.....</b>	<b>3</b>
<b>EQUIPA &amp; PILOTOS.....</b>	<b>4</b>
<b>REALIZAÇÃO DO EVENTO.....</b>	<b>7</b>
<b>REGRAS TÉCNICAS .....</b>	<b>9</b>
<b>TESTE DE DYNO .....</b>	<b>10</b>
<b>CONSTRUTORES DE MOTORES .....</b>	<b>10</b>
<b>SELOS.....</b>	<b>10</b>
<b>CONTROLOS DE CONFORMIDADE.....</b>	<b>11</b>
<b>CONTROLOS AUTO-ESCRUTINADOS.....</b>	<b>11</b>
<b>PNEUS.....</b>	<b>12</b>
<b>PROTESTOS .....</b>	<b>12</b>
<b>TAXAS e MULTAS.....</b>	<b>13</b>
<b>SANÇÕES.....</b>	<b>13</b>
<b>SISTEMA DE CARTÃO AMARELO.....</b>	<b>14</b>
<b>PROCEDIMENTO DE TESTE DYNO .....</b>	<b>15</b>
<b>F400 &amp; F300 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.....</b>	<b>16</b>
<b>F200 &amp; F200 Júnior ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.....</b>	<b>20</b>



## INTRODUÇÃO

Estas regras enquadram-se na regulação do campeonato Karting F400 e foram concebidas para manter os objetivos e intenções do mesmo. O campeonato será disputado sob a afiliação do ATCM. Este conjunto de regras substitui as regras e regulamentos de qualquer outro clube de corrida ou órgão regulador.

## SÉRIE

- 1.1 Os eventos do Campeonato 4 Tempos são organizados e realizados de acordo com estes regulamentos. As classes: F400 Endurance, F400 Endurance Masters, F400 Sprint, F400 Sprint Masters, F300, F200 Júnior ou F200 são conhecidas coletivamente como Campeonato F400, cujos resultados combinados constituem os Campeonatos de Karting F400 Endurance, F400 Endurance masters, F400 Sprint, F400 Sprint Master, F300, F200 Júnior e F200. A sua organização é detida exclusivamente pelo Clube.
- 1.2 Ao registar-se como membro e participar em qualquer evento, as equipas, pilotos e pais reconhecem que a participação é regida por estes regulamentos e estes podem ser de tempos em tempos alterados ou complementados pelo clube.
- 1.3 Quaisquer ações ou medidas sobre as quais estas regras, especificações técnicas ou regulamentos complementares sejam omissas serão consideradas proibidas.
- 1.4 ("Equipa") refere-se a equipas de resistência e a todos os pilotos participantes incluindo individuais.

## CAMPEONATOS

- 2 O Clube não será responsabilizado pelo adiamento, cancelamento ou abandono de qualquer evento, exceto quando as taxas de inscrição tiverem sido pagas relativamente a um evento para o qual não tenha havido início de uma corrida, as receitas dessas taxas de inscrição serão primeiro aplicadas para cobrir as despesas do Clube nesse evento. O lucro, se houver, será distribuído proporcionalmente pelos participantes como crédito contra futuras taxas de inscrição.
  - 2.1 Os requisitos mínimos para acolher uma Prova do Campeonato F400 Karting serão: 5x F400 Endurance karts
  - 2.2 Uma classe só será aberta e pontuará para campeonato se tiver um mínimo de **3** participantes.
  - 2.3 As eliminatórias individuais dentro de cada evento serão pontuadas da seguinte forma:
    - 2.3.1 Mangas até três horas de corrida:
    - 2.3.2 1º lugar 30 pontos, 2º lugar 27 pontos, 3º lugar 25 pontos, 4º lugar 23 pontos,
    - 2.3.3 5º lugar 21 pontos, 6º lugar 20 pontos e 1 ponto a menos por posição final. Todos os classificados a partir do 25º lugar para baixo marcarão 1 ponto.
    - 2.3.4 As Mangas que excederem 180 minutos de tempo de corrida pontuarão a dobrar.
  - 2.4 A temporada será composta por 5 corridas cujos formatos serão definidos nos regulamentos particulares de prova. Pelo menos uma manga terá de ser de pontuação a dobrar.
  - 2.5 Os resultados gerais da corrida são determinados pelo somatório total de pontos em cada manga no dia.



- 2.6 Pelo menos 50% da distância da corrida deve ser completada em uma manga para ser classificado como finalista. 50% da distância da corrida será calculada dividindo as voltas vencedoras por 2 e arredondadas para baixo. (Por exemplo, se a equipa vencedora fizer 61 Voltas, a outra equipa tem de fazer no mínimo 30 Voltas completas para pontuar)
- 2.7 A classificação do campeonato é determinada pela combinação de pontos ganhos em todas as mangas em todos os eventos, excluindo as mangas de pontuação mais baixa definidos por classe que serão eliminados. A exclusão (DQ) de uma manga não pode ser descartada.
- 2.8 Dentro de cada campeonato, os 2 resultados de mangas individuais com menor pontuação podem ser descartados. A exclusão (DQ) de uma manga não pode ser descartada.
- 2.9 Os empates de pontos no campeonato em cada instância serão separados por uma contagem regressiva de vitórias na corrida e, posteriormente, por cada colocação subsequente e, finalmente, por comparação da volta mais rápida alcançada na corrida final.

## EQUIPA & PILOTOS

- 3 Nenhum condutor pode participar em qualquer evento antes do pagamento da taxa de inscrição anual não reembolsável e da taxa de entrada no evento.
  - 3.1 Todos os condutores devem ser titulares de uma licença ATCM válida.
  - 3.2 Os condutores devem usar, tanto durante os treinos oficiais como não oficiais e durante todas as corridas:
    - 3.2.1 Um capacete com protecção facial completo devidamente posicionado e seguro com viseira na posição. Com qualquer uma das seguintes certificações Snell, ECE, FIM, DOT, ECE, CIK FIA, INM NBR, AS/NZ, ANSI, ISI, CNS, SG or JIS, KS G, SIRIM, TIS, PSB, CSA, ACU, BSI
    - 3.2.2 Luvas de condução que cobrem completamente as mãos.
    - 3.2.3 Um fato de corrida de peça única.
    - 3.2.4 Calçado e meias adequados para cobrir e proteger os tornozelos.
    - 3.2.5 Para as classes F200 e F300, recomenda-se uso do protetor de pescoço e protetor de costelas.
    - 3.2.6 Os pilotos com cabelo comprido tem de usar obrigatoriamente uma balaclava
  - 3.3 As equipas de endurance devem ser compostas, no mínimo por dois pilotos e é permitido mudar durante a época.
  - 3.4 O F400 Endurance está aberto a pilotos que atinjam pelo menos o seu 14º aniversário durante esse ano. Cada equipa não poderá utilizar mais que um piloto abaixo dos 21 anos por corrida. O F400 Endurance masters, é uma classe exclusiva para equipas com pilotos com mais de 40 anos.
  - 3.5 O F400 Sprint está aberto a pilotos que atinjam pelo menos o seu 14º aniversário durante esse ano e F400 Masters a pilotos acima dos 40 anos.
  - 3.6 F300 está aberto para aqueles que atingem pelo menos o seu 12º aniversário, mas não atingem mais do que o seu 16º aniversário durante esse ano.
  - 3.7 F200 está aberto para aqueles que atingem pelo menos o seu 9º aniversário, mas não atingem mais do que



o seu 13º durante esse ano ou F200 Sprint Júnior está aberto para aqueles que atingem pelo menos o seu 6º aniversário, mas não atingem mais do que o seu 9º durante esse ano

*Nota: O promotor pode, a seu exclusivo critério, mediante pedido, conceder a um piloto uma compensação para participar numa classe superior em que o condutor fique abaixo do requisito de idade.*

	F200 Jr	F200	F300	F400s	F400s Master	F400e	F400e Master
<b>Idades (anos)</b>	6 - 9	9 - 13	12 - 16	>14	>40	>14	>40
<b>Peso Mínimo (Kg)</b>	100	115	160	185	185	185	185

3.8 Cada equipa nomeará um Chefe de Equipa (pode ser um dos pilotos) que:

3.8.1 Será responsável pela conduta da equipa e dos seus pilotos.

3.8.2 Sempre que possível ou necessário, represente essa equipa perante os responsáveis do evento.

3.8.3 Certificar-se que o kart e os pilotos da equipa estão adequadamente preparados para completar a provas com segurança, dentro dos padrões estabelecidos e parâmetros de desempenho.

3.8.4 Votará em nome da equipa que representa caso seja necessário votar.

3.9 Conduta imprudente, intimidatória, antidesportiva, imprudente, perigosa, depreciativa e outra conduta inadequada para com a série, competidores, organizadores, promotores ou funcionários do evento por qualquer piloto, equipa, familiar ou pessoal de apoio associado a essa equipa, que possa ser considerada como colocando esta série em descrédito pode resultar em penalizações / exclusão do evento / recusa de entrada na corrida / cessação da filiação imposta contra o(s) piloto(s) e/ou equipa.

3.10 Os condutores devem estar familiarizados com as bandeiras do desporto automóvel e respeitar os seus requisitos.

- **Bandeira verde / luzes:** Sinaliza o início da corrida.
- **Bandeira amarela:** Atenção! Situação na pista, sem ultrapassagens, esteja preparado para parar.
- **Bandeira vermelha / luzes:** A corrida foi interrompida; regresso lentamente à Pré-grelha
- **Bandeira azul:** Um kart mais rápido atrás de si está prestes a dar-lhe volta de avanço, manter a sua linha, não abrandar ou desviar-se da sua trajetória atual. Seja consistente e previsível e não tente competir com esse kart.
- **Bandeira quadriculada:** Fim da manga
- **Bandeira listrada vermelha e amarela:** Superfície escorregadia / deteriorada / detritos na pista.
- **Bandeira preta com círculo laranja:** Problema mecânico/técnico/de segurança com o seu kart ou equipamento, regresso às boxes para corrigir o



problema.

- **Bandeira preta e branca:** Advertência por conduta do condutor / conduta antidesportiva.
  - **Bandeira preta:** Penalidade/desclassificação volta aos boxes imediatamente.
  - **Bandeira branca:** Indica que um veículo mais lento está na pista. Pode ser uma ambulância, o safety car ou até um guincho para retirada de peças que sobraram de um acidente.
- 3.11 Os novos condutores devem levar um X na parte de trás do capacete durante um mínimo das duas primeiras provas. O X deve ter, no mínimo, 100 mm de altura e uma cor contrastante com o capacete.
- 3.12 O Diretor de Prova pode impedir um piloto e/ou equipa de competir se o nível de desempenho ou competência demonstrado ficar aquém do que é considerado seguro.
- 3.12.1 Se não conseguir circular em segurança a um ritmo razoável, em comparação com os atuais karts líderes em circuito, ser-lhe-á mostrada a bandeira preta.
- 3.12.2 As equipas de endurance podem fazer uma mudança de piloto e permitir que um piloto mais competente continue a competir. O piloto com bandeira preta não poderá competir pelo restante do evento.
- 3.13 É expressamente proibido o consumo de álcool na área das boxes, pré-grelha e zonas de circulação desportiva, incluindo familiares, amigos e espectadores em geral.
- 3.14 Os números da competição são atribuídos pelo secretário da corrida, as equipas podem manter o seu número do campeonato do ano anterior, exceto os números um, dois e três que será sempre reservado ao campeão e as equipas subsequentes de cada classe. O campeão pode decidir competir com o seu número permanente ou com o número um. Os números devem ser selecionados antes da primeira corrida da temporada e não podem ser alterados durante a temporada. Os números são escolhidos por ordem de chegada/inscrição no campeonato.
- 3.15 Todas as inscrições devem ser acompanhadas da taxa de inscrição. Uma multa de entrada tardia será aplicada às inscrições e pagamentos recebidos após a data de encerramento, definidos no RPP ou ficha de inscrição.
- 3.16 Os Transponders devem ser montados APENAS no suporte correto do transponder ou por cintas plásticas com os conectores virados para fora (não fazer contacto com metal) e fixados à parte inferior do nariz do kart ou a um dos suportes atrás do eixo dianteiro. Nenhum cabo ou fita adesiva de qualquer tipo pode ser usado diretamente em um transponder como meio de prendê-lo a um kart. O piloto, a equipa e o chefe da equipa serão responsáveis pelo custo de substituição dos transponders perdidos ou danificados.
- 3.17 Os transponders devem ser devolvidos à cronometragem até à cerimónia de pódio. Se não o fizer, incorrerá numa penalização de 2000 Mt, pelo atraso. Esta taxa será paga antes de um transponder lhe seja atribuído para corridas subsequentes. A perda ou dano de um transponder, incorrerá ao pagamento de reposição de 7500ZAR.
- 3.18 O Director de Corrida (DC) terá autoridade sobre todos os aspetos do evento, assistido por outros funcionários que possam ser nomeados. Nos casos em que as regras não clarifiquem as medidas a tomar, o



DC decidirá à sua descrição.

- 3.19 Os Concorrentes que pretendam apresentar um protesto contra a conduta dos condutores ou comissários devem fazê-lo informando o DC e este encaminhará para o Colégio de Comissários Desportivos (CCD) que, seguindo considerações sobre tais e outras declarações que considerem adequadas, decidirá sobre o assunto em questão logo que seja razoavelmente prático, rejeitará a queixa ou aplicará a sanção adequada.
- 3.20 A presença no "Briefing de Pilotos" é obrigatória para TODOS os pilotos e chefes de equipa, serão implementadas chamadas aleatórias. Os pilotos e chefes de equipa que não estarão presentes no briefing tem a obrigação de informar antecipadamente a organização.
- 3.21 O DC deve designar áreas para mudança de condutor e/ou reabastecimento (e dentro das quais é proibido fumar), locais de entrada ou saída do circuito, juntamente com caminhos que ligam o circuito, áreas designadas e boxes.
- 3.22 Nenhum kart pode andar a uma velocidade mais rápida do que a de um ritmo de caminhada rápido (12 km/h) quando fora do circuito e nos boxes, pré-grid, parc ferme, estradas de serviço e em todos os caminhos de acesso que levam e saem do circuito. Isso será controlado por meio de uma arma de radar. Qualquer equipa que seja encontrada em excesso de velocidade fora do circuito será penalizada.
- 3.23 Cada kart deve ter um trolley com um extintor de incêndio de pó seco de no mínimo 1Kg, devendo este estar prontamente disponível aquando do reabastecimento.

## REALIZAÇÃO DO EVENTO

- 4.1 Cada evento começará com documentação e escrutínio, nenhum kart poderá entrar na pista até que tenha passado a documentação e satisfeito os escrutinadores.
- 4.2 A duração de corrida/mangas/mudanças de piloto, as mudanças mínimas de pilotos e os pit stops obrigatórios (se houver) serão exibidos no quadro de avisos oficial/grupo de Whatsapp e atualizados ao longo do dia.
- 4.3 Apenas os pilotos oficialmente registados podem conduzir um kart na pista durante as sessões oficiais cronometradas, exceto com a permissão específica do DC.
- 4.4 Os pit-stops para uma mudança de condutor Tem que envolver uma mudança de condutor real. Os pit stops em que o mesmo piloto regressa à pista não serão contabilizados como uma mudança de condutor e serão aplicadas penalizações se as alterações mínimas de piloto não forem cumpridas.
- 4.5 As posições iniciais da grelha de partida são determinadas pelos tempos de volta definidos durante o período de qualificação, com o concorrente mais rápido colocado à frente seguido, por ordem decrescente, pelos outros, de modo que o mais lento seja colocado na traseira. As posições da grelha de partida também podem ser decididas por outros meios de tempos a tempos.
- 4.6 Caso a qualificação não se realize, as posições da grelha serão designadas por ordem de classificação do campeonato ou por votação por kart.
- 4.7 Quando um kart não fizer um tempo de qualificação. As posições atrás do kart com o tempo mais lento serão atribuídas por ordem do número do kart. (não percebo)
- 4.8 As posições da grelha de partida para cada manga subsequente devem, salvo indicação em contrário, ser determinadas pela ordem de chegada da corrida anterior, com o vencedor colocado na frente seguido por



- ordem decrescente de posição de chegada.
- 4.9 Salvo indicação em contrário, o procedimento de partida para cada corrida exigirá que a entrada no circuito feche cinco minutos antes do início de qualquer corrida.
  - 4.10 Os competidores que não conseguirem se formar na grelha de partida serão liberados para o circuito desde a pré-grelha para participar da corrida após a passagem de todos os karts pela saída das boxes ou quando for seguro.
  - 4.11 NENHUMA ultrapassagem pode ser feita a partir do momento em que os karts são liberados da pré- grelha para o alinhamento para a largada. Karts avariados, parando com problemas técnicos ou fazendo peão podem ser ultrapassados. Quaisquer concorrentes que encontrem um problema em seu caminho para a grelha NÃO podem voltar a se juntar no meio do pelotão e NÃO podem ultrapassar para recuperar sua posição inicial original, eles devem esperar que todo o pelotão passe e voltar ao pelotão na parte de trás da grelha para a partida.
  - 4.12 Não haverá volta de aquecimento para nenhuma das classes
  - 4.13 Se uma corrida tiver bandeira vermelha, as posições no final da volta totalmente concluída imediatamente antes da corrida ser interrompida determinarão os resultados.
  - 4.14 As corridas interrompidas a menos de 2 voltas da partida serão reiniciadas do zero. As corridas interrompidas após a volta 3 podem ser reiniciadas a partir de onde a parte anterior da corrida foi interrompida, as corridas interrompidas após 50% da distância da corrida podem ser consideradas corridas completas.
  - 4.15 Os pilotos indicarão a sua intenção de sair do circuito levantando uma mão de forma visível durante o tempo que for prático e seguro antes da saída do circuito, seguindo uma linha que minimize a interferência com outros concorrentes.
  - 4.16 Ao sair do circuito, cada kart tem que, em TODOS os casos, passar pela balança.
  - 4.17 O kart deve parar completamente antes de subir na balança, só então será empurrado para cima da balança, onde permanecerá parado durante a pesagem até ser liberado pelo oficial da balança. O kart será então empurrado para fora da balança. Uma única pessoa pode ajudar um piloto sentado empurrando para cima e para fora da balança.
  - 4.18 As mudanças de piloto, ajuste de peso e reabastecimento serão realizadas apenas dentro das áreas designadas ou dentro dos boxes da equipe e durante as quais o kart deve permanecer parado durante todo o tempo e só pode ser liberado quando o piloto estiver devidamente sentado.
  - 4.19 As mudanças de piloto não podem ocorrer imediatamente após a balança de forma a dificultar o kart seguinte.
  - 4.20 Todo o reabastecimento durante uma manga será feito na área de reabastecimento designada, desde o momento em que a tampa de combustível é aberta até o momento em que é fechada novamente, o motor será desligado e o piloto tem de estar fora do kart.
  - 4.21 Qualquer paragem efetuada por instrução do DC não contará como mudança de condutor ou paragem obrigatória.
  - 4.22 Nenhum trabalho que exija ferramentas pode ser realizado no kart enquanto ele estiver na pista durante uma sessão oficialmente cronometrada.





- 4.23 Nenhuma pessoa, além do piloto dessa manga, pode entrar ou atravessar a pista sem a autorização expressa do DC.
- 4.24 Recuperação de karts: As equipas têm de obter autorização do DC para recuperar um kart. O DC ou Chefe dos comissários irá dirigir e controlar o movimento da equipe de recuperação e trolley com o uso de bandeiras amarelas. Apenas uma equipe de recuperação pode estar na pista ao mesmo tempo.
- 4.25 Nenhuma pessoa pode entrar nas faixas de pré-grelha, saída e entrada para os boxes, parc ferme e áreas da balança, a menos que seja um piloto registrado, participante, chefe de equipe ou equipe de box.
- 4.26 Fazer zig-zag na pista com a finalidade de esfregar ou aquecer pneus não é permitido durante os treinos, a qualificação, a primeira volta até a grelha de partida em nenhuma circunstância. A penalidade é uma dedução de 1 volta.

## REGRAS TÉCNICAS

- 5.1 Os karts cumprirão sempre as Especificações Técnicas de cada classe. Ver Especificações Técnicas Suplementares.
- 5.2 As inspeções técnicas podem ser realizadas em qualquer altura durante o dia da prova.
- 5.3 Só pode ser utilizado um chassis de kart por evento.
- 5.4 Com exceção do chassis, qualquer peça do kart pode ser substituída durante um evento.
- 5.5 Motores, carburadores e pneus só poderão ser substituídos com a aprovação expressa do DC ou Oficial Técnico/Examinador, que poderá solicitar a peça de substituída para inspeção.
- 5.6 Os motores de substituição devem ser selados de acordo com os regulamentos em vigor.
- 5.7 Só pode ser utilizado o combustível definido no regulamento particular de cada prova.
- 5.8 Não são permitidos aditivos de qualquer tipo no combustível.
- 5.9 Os componentes do motor só podem ser substituídos por peças definidas e de acordo com as especificações técnicas.
- 5.10 O DC ou o Oficial Técnico/Examinador pode, a qualquer momento, inspecionar e/ou testar qualquer motor. O custo do teste de dyno do referido motor será suportado pelo Clube apenas se o motor for considerado legal. Se se verificar que o motor excede os parâmetros de desempenho, quaisquer custos decorrentes, direta ou indiretamente, da inspeção e/ou ensaio de ajustamento ou especificação do desempenho devem ser suportados pela equipa detentora do motor.
- 5.11 Qualquer kart pode ser obrigado a usar combustível indicado ou a trocar de combustível, conforme indicado pelo DC.
- 5.12 É proibido durante um evento:
- 5.12.1 Aquecedores de pneus, materiais ou produtos químicos que possam modificar o desempenho do pneu.
  - 5.12.2 Não é permitida nenhuma comunicação de rádio, voz ou telemetria semelhante de ou para o piloto.



- 5.13 O peso combinado do kart e do piloto não pode, em momento algum, ser inferior ao estipulado nas especificações técnicas aplicáveis.
- 5.14 Os números de competição serão exibidos na frente, atrás e laterais do kart. Os números devem ser pretos com fundo amarelo. Fonte Arial negrito.
- 5.14.1 Números pretos: Devem ter pelo menos 80 mm de altura.
- 5.14.2 O suporte amarelo para F200 deve ter um quadrado mínimo de 120 mm e F300 ou F400 deve ter um quadrado mínimo de 140 mm.
- 5.15 O cabo do acelerador deve ser fixo de forma segura ao chassis e percorrer o chassis o mais próximo possível do depósito de combustível e do banco.

## TESTE DE DYNO

- 6.1 Todos os motores deverão estar selados, com um selo oficial do Clube, ou com um selo de um dyno oficial do Campeonato F400 sul-africano
- 6.2 Os selos oficiais do Clube serão colocados pela Comissão de selos F400, que será constituída pelo Responsável do Dyno, O Responsável Técnico do Clube e 2 representantes eleitos pelas equipas e o representante da equipa do motor a selar.
- 6.3 Ver secção para o procedimento dyno

## CONSTRUTORES DE MOTORES

- 7.1 Os construtores/fornecedores de motores podem solicitar a aprovação e receberão uma sequência auditada de selos numerados uma vez aprovados.
- 7.2 Os construtores de motores aprovados serão obrigados a assinar um acordo com o clube que inclui cláusulas de desempenho, qualidade e ética, com penalidades punitivas por não conformidade.
- 7.3 Qualquer construtor/fornecedor de motores que tenha violado quaisquer regulamentos técnicos ou colocado o campeonato em descrédito será permanentemente removido da lista de construtores/fornecedores de motores aprovados.

## SELOS

- 8.1 Os selos do motor e do carburador só podem ser fixados pela Comissão de Selos F400 (em Moçambique) ou por um Dyno Oficial do Campeonato F400 (Sul-africano) depois de se certificarem de que o motor satisfaz os requisitos estabelecidos nas especificações técnicas e nos parâmetros de desempenho para cada classe.
- 8.2 O selo do motor e do carburador devem permanecer intactos em todos os momentos, nenhum kart será autorizado a competir sem um selo oficial.
- 8.3 O cabo em excesso não pode ser cortado a menos de 30 mm do bordo do selo. O corte do cabo mais curto será ser visto como adulteração.
- 8.4 Reparações num motor durante um evento que exijam a remoção do selo devem ser feitas sob a supervisão do Técnico Oficial / Examinador, um selo temporário será afixado após a reparação e o motor pode ser retido após o evento para inspeção / teste



- 8.5 Os motores de especificação F400 podem ser selados por um construtor/fornecedor de motores aprovado sem necessidade de testes de dyno na seguinte especificação:
- 8.5.1 Um máximo de 2,5 mm rebaixado da cabeça.
  - 8.5.2 Um avanço da chave de temporização máxima de 1 mm.
  - 8.5.3 Um mínimo de uma junta grossa da cabeça.
- 8.6 Todos os motores devem ser testados pelo menos uma vez durante a temporada.

## CONTROLOS DE CONFORMIDADE

O clube reserva-se o direito de realizar verificações de conformidade em quaisquer componentes ou reter componentes para inspeção técnica após um evento, incluindo amostras de combustível e óleo.

- 9.1 Os componentes ou amostras retidas serão selados e só serão abertos pelos representantes técnicos na data dos testes/verificações de conformidade.
- 9.2 O clube suportará os custos das verificações de conformidade apenas para componentes legais, apenas por ordem do RD ou Comissário Técnico.
- 9.3 Se algum componente for encontrado fora das especificações ou regulamentos, o custo dos testes será por conta dos concorrentes. O concorrente também será desclassificado de todo o evento onde foram utilizados os componentes não conformes.
- 9.4 A data das verificações de conformidade será decidida pelo Clube, caso o concorrente não possa comparecer, poderá ser eleito um representante pelo concorrente. Caso nem o concorrente nem um representante estejam disponíveis, o teste continuará sob a supervisão dos representantes técnicos e membros presentes.
- 9.5 Os motores encontrados acima dos parâmetros de desempenho permitidos serão verificados quanto a modificações ilegais e/ou peças ilegais. Se uma peça fora de especificação ou modificação for encontrada, penalidades serão aplicadas.
- 9.6 Os motores encontrados excedendo os parâmetros de desempenho acima das tolerâncias permitidas (0,2 hp) terão imediatamente seus selos cortados, e trazidos de volta para a faixa de desempenho correta e novamente selados antes de serem liberados de volta para o concorrente. Qualquer custo incorrido ao fazê-lo será por conta do concorrente. O competidor também será desclassificado de todo o evento onde o motor foi usado, independentemente de em quantas mangas ele foi usado.

## CONTROLOS AUTO-ESCRUTINADOS

Será utilizado um sistema auto-escrutínio, segundo o qual os concorrentes assumirão a responsabilidade por determinados componentes do controlo. Os resultados e informações auto-escrutinados serão registados em arquivo.

- 10.1 O controlo oficial abrangerá aspetos específicos do controlo, centrados principalmente na segurança.
- 10.2 Quaisquer irregularidades, imprecisões, omissões e apresentação falsa ou desonesta de declarações auto-escrutinadoras encontradas durante o parc ferme estarão sujeitas a uma sanção.



## PNEUS

- 11.1 F400 Endurance MG RL1 (podem ser utilizados 14 pneus com código de barras por ano).
- 11.2 F400 Sprint MG RL1 (podem ser utilizados 6 pneus com código de barras por ano).
- 11.3 F300 Sprint MG RL1 (podem ser utilizados 6 pneus com código de barras por ano).
- 11.4 F200 Sprint MG SC (podem ser utilizados 6 pneus com código de barras por ano).
- 11.5 Não são permitidos pneus para piso molhado.
- 11.6 As equipas só podem trocar pneus durante um evento depois de notificarem o CoC ou o responsável técnico/escrutinador do código de barras do pneu de substituição, que será registado e fará parte da sua dotação anual.
- 11.7 O facto de um pneu ser novo ou usado é irrelevante, cada pneu utilizado será registado e contabilizado para os seus códigos de barras máximos permitidos para o ano. Os pneus são policiados individualmente e não em conjuntos.
- 11.8 Os códigos de barras dos pneus estão associados à equipa/kart contra a qual é registado pela primeira vez e não podem ser trocados entre karts e equipas.

## PROTESTOS

O direito de protestar recai exclusivamente sobre qualquer participante ou funcionário que possa considerar-se legitimamente lesado por qualquer decisão, ato ou omissão de um organizador, funcionário, concorrente, condutor ou outra pessoa relacionada com qualquer competição em que esteja ou tenha participado/oficiado.

- 12.1 Um protesto a ser considerado pelo Colégio de Comissários Desportivos, tem de ser apresentado ao Colégio de Comissários por escrito, acompanhado da caução do Protesto.
- 12.2 Cada protesto deve ser feito por escrito, indicando o nome e endereço do manifestante, os motivos do protesto, ser assinado pelo concorrente ou piloto que faz o protesto, ser acompanhado da taxa de 5000 Meticais (reembolsável em caso do protesto ser válido), e ser apresentado dentro do prazo apropriado conforme especificado abaixo:
  - 12.2.1 Um protesto contra um handicap, uma eliminatória ou a qualificação para uma manga – pelo menos uma hora antes da hora prevista para o início da manga.
  - 12.2.2 Um protesto em relação à(s) posição(ões) inicial(is) – no prazo de dez minutos após a notificação de tais posições.
  - 12.2.3 Um protesto contra uma decisão de um escrutinador ou colégio de comissários desportivos, por parte do concorrente diretamente interessado, no prazo de 30 minutos a contar da notificação por escrito dessa decisão.



## TAXAS e MULTAS

As taxas e multas serão administradas e aplicadas pelo Clube e pelo secretário da corrida. Infrações repetidas podem resultar em novas imposições de multas, conforme determinado pelo Clube.

Taxa de Inscrição no Campeonato Sprint	3000 Mzm
Taxa de Inscrição no Campeonato de Endurance	7000 Mzm
F400 Endurance – Taxa de Inscrição na Corrida	5000 Mzm
F400 Sprint – Taxa de Inscrição na Corrida	3000 Mzm
F300, F200 & F200 Júnior - Taxa de Inscrição na Corrida	3000 Mzm
Multa por inscrição fora de prazo	1500 Mzm
Teste de Dyno	4000 Mzm
Transponder multa no atraso de devolução	2000 Mzm
Taxa de Protesto	5000 Mzm
Penalidade de infração técnica do construtor de motores	50000 Mzm

## SANÇÕES

Código	Penalidade
A	Exclusão dos resultados desse evento
B	Exclusão dos resultados dessa Manga
C	Dedução de 1 volta
D	30 Segundo de acréscimo ao tempo de corrida
E	Partida na parte traseira da grelha
F	Suspensão da Licença Desportiva
G	Penalização de tempo a critério do COC (5 a 60 segundos)

Cod.	Descrição	1ª Infração	Infração Reincidente
14.1	Condução imprudente, antidesportiva, imprudente, intimidatória, perigosa ou inadequada	B/A	A/F
14.2	Ignorar bandeiras	C	B/A
14.3	Condução sob a influência de álcool ou drogas	A	F
14.4	Falta de Comparência no Briefing dos Pilotos	E	E
14.5	Excesso de velocidade nos boxes	B	A
14.6	Violação do sentido da pista	B	A
14.7	Violação de mudanças de piloto/pit stops (penalidade por violação)	C x5	C x5
14.8	Procedimento de partida	D	C
14.9	Procedimento de pesagem	D/B	B/A
14.10	Incumprimento do procedimento de abastecimento de combustível	B	A
14.11	Entrada/saída inadequada do circuito	D	C

14.12	Infração às Regras Técnicas e Regulamentos	<b>A</b>	<b>A/F</b>
14.13	Baixo peso a qualquer momento durante a qualificação	<b>E</b>	<b>E</b>
14.14	Penalidade por kg abaixo de peso	<b>C</b>	<b>C</b>
14.15	Peso inadequadamente fixado/Perda de lastro na pista	<b>B</b>	<b>B</b>
14.16	Falta de Identificação de kart / montagem de transponder	<b>D</b>	<b>C</b>
14.17	Violação das restrições de pneus	<b>B</b>	<b>A</b>
14.18	Irregularidade auto-escrutínio	<b>B/A</b>	<b>B/A</b>
14.19	Condução em Zig Zag na pista	<b>C</b>	<b>C</b>
14.20	Penalidade discricionária do COC	<b>G</b>	<b>G</b>
14.21	Mais de 5kg abaixo do peso	<b>B</b>	<b>B</b>
14.22	Não cumprimento do tempo de paragem obrigatório <15s	<b>D</b>	<b>D</b>
14.23	Não cumprimento do tempo de paragem obrigatório >15s, por cada 30s	<b>C</b>	<b>C</b>

## **SISTEMA DE CARTÃO AMARELO**

O COC e os funcionários no dia da prova podem emitir cartões amarelos.

Incidentes e ofensas dentro e fora da pista por competidores, pais e tripulantes estarão sujeitos a cartões amarelos.

Quando os concorrentes estão envolvidos num incidente e não é claro quem causou o incidente, não são fornecidas imagens ou são recebidos relatórios de incidentes contraditórios dos concorrentes, a decisão será deixada ao critério do COC, dos Comissários e/ou do Clube.

O Clube reserva-se o direito de investigar quaisquer incidentes após o evento e emitir cartões amarelos a seu critério. Se um concorrente receber um cartão amarelo, será penalizado da seguinte forma:

- 1º Cartão Amarelo - Advertência
- 2º Cartão Amarelo - Advertência e dedução de 5 pontos
- 3º Cartão Amarelo - Advertência e dedução de 30 pontos 4º Cartão Amarelo - Exclusão do próximo evento
- 5º Cartão Amarelo - Suspenso do atual Campeonato

Qualquer concorrente que receba um cartão amarelo terá uma fita adesiva de 30 cm presa ao para-choques traseiro para o próximo evento e o seu nome publicado no quadro oficial.

Os cartões amarelos não substituem nem anulam as penalidades já existentes e serão cumulativos ao longo de toda a época.



## PROCEDIMENTO DE TESTE DYNO

1. Os testes de todos os motores, para colocação de selos, serão feitos no Dyno oficial pelo representante técnico na presença da comissão de selos.
  - 1.1. Todos os testes serão realizados com a correção do padrão SAE J1394.
  - 1.2. A relação de transmissão correta deve ser definida para a classe correta.
  - 1.3. O custo da certificação dyno será de 4000 Mzn, excluindo custos ou encargos adicionais.
  
2. Preparação do motor pré-dyno
  - 2.1. O motor deve chegar ao dyno com:
    - Todos os parafusos necessários utilizados para selar o motor devem ser pré-perfurados.
    - Protetor de corrente removido
    - Coletor de escape e o escape montados.
    - O conjunto do acelerador deve estar montado e estar plenamente funcional.
    - Apoios do motor, bomba de combustível e embraiagem com a relação correta devem ser montadas e estar totalmente funcionais.
    - Certifique-se de que o tamanho do jet está em conformidade com o tamanho mínimo permitido nas especificações técnicas.
  
3. Procedimento de aquecimento e pré-verificações:
  - 3.1. O motor será aquecido a um mínimo de 30 graus no bloco do motor.
  - 3.2. Mantenha a rotação estável a 2000 rpm antes de iniciar a aceleração.
  - 3.3. O teste do dyno será gravado de 3000 RPM a 5000 RPM.
  - 3.4. Execute três testes de aquecimento, que não são usadas no cálculo final.
  - 3.5. Verificar e ajustar válvulas/martelos
  - 3.6. Verifique o tamanho do jet e ajuste se necessário.
  
4. Certificação do procedimento Dyno
  - 4.1. Serão realizados cinco testes de potência consecutivas.
  - 4.2. Os valores de binário (Nm), potência (HP) e tempo de aceleração mais baixos e mais elevados serão excluídos e a média dos três valores restantes será utilizada para determinar os valores de potência média (HP), binário (Nm) e tempo de aceleração
  - 4.3. Os motores serão testados em termos de binário e potência. A média calculada do motor não pode exceder o máximo de qualquer um destes parâmetros.
  - 4.4. Qualquer motor que esteja acima do limite terá seu selo cortado e trazido de volta aos parâmetros corretos, às custas do concorrente.
  - 4.5. Qualquer motor que se verifique estar acima do limite pode ser removido e inspecionado pelo representante técnico quanto a alterações ilegais. Caso nenhuma modificação seja encontrada, o motor será novamente testado e selado dentro da especificação de desempenho máximo, às custas do concorrente.
  - 4.6. NENHUM motor que exceda os parâmetros de desempenho será liberado para o proprietário. Ele será trazido para a especificação correta e selado antes de ser liberado.
  - 4.7. Os motores dentro das especificações de desempenho permitidas serão selados com um selo numerado.
  - 4.8. O selo do motor e do carburador devem permanecer totalmente intactos para que o motor seja considerado certificado.



## F400 & F300 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

### Geral

F400 Endurance, F400 Sprint e F300 Sprint são classes controladas e nenhuma modificação é permitida, a menos que explicitamente declarado nestas especificações.

### Chassis

- 1.1. Apenas chassis homologado CIK com um único sistema de travagem traseira será permitido.
- 1.2. O chassi deve ter ou já ter tido homologação CIK-FIA.
- 1.3. O apoio lateral do banco do lado do motor pode ser modificado para dar lugar ao motor.
- 1.4. Só serão permitidas as carenagens sejam ou tenham sido homologadas pela CIK-FIA.
- 1.5. Só são permitidos sistemas de travagem que sejam ou tenham sido homologados pela CIK-FIA.
- 1.6. A largura traseira máxima desde o lábio exterior da jante até ao lábio exterior oposto é de 1400 mm.
- 1.7. Só são permitidas jantes dianteiras de alumínio ou magnésio de 130 mm e traseiras de 210 mm. Conforme medido a partir do interior do lábio.
- 1.8. Um protetor de corrente é obrigatório para karts com acionamento por corrente e tem de ter proteção eficaz sobre a parte superior da corrente exposta.

### Motores

- 1.9. Motor a ser utilizado deve ser o Honda GX 390 (389 cc) ou Torx TX390
  - 1.10. Limites da especificação de desempenho F300 (medidos no dyno oficial F400):
  - 1.11. F300: Potência: 19.0HP
  - 1.12. F300: O binário é de 42.5Nm
  - 1.13. F300 Tempo de aceleração: tbc
  - 1.14. Limites da especificação de desempenho F400 (medidos no dyno oficial F400):
  - 1.15. F400: Potência: 23.5HP
  - 1.16. F400: Torque é de 51nm
  - 1.17. F400 Tempo de aceleração: tbc
- Os parâmetros de desempenho podem ser revistos a qualquer momento pelo Clube, se necessário. Todos os motores devem ser selados com um selo de 2024 antes da 1ª prova da temporada.
- 1.18. Todas as peças de reposição deverão ser OEM,
  - 1.19. Modificações do motor
    - 1.19.1. Nenhum material pode ser removido de qualquer parte do motor, salvo indicação em contrário.
    - 1.19.2. O reservatório de combustível, o escape e o limitador de rotações normais devem ser removidos.
    - 1.19.3. Podem ser utilizados parafusos e anilhas para fechar os orifícios deixados no cárter após a remoção do limitador de rotação.
      - 1.19.3.1. O volante:
      - 1.19.3.2. O volante de inércia não pode ser equilibrado, modificado ou aligeirado de forma



alguma.

- 1.19.3.3. F400: A chave do volante de inércia pode ser modificada e a regulação do volante de inércia pode ser avançada até um máximo de 1 mm.
- 1.19.3.4. F300: A chave do volante de inércia não pode ser modificada e a temporização do volante de inércia não pode ser alterada de forma alguma.
- 1.19.4. A cabeça deve ser rebaixada para motores de especificação F400 em 2,5 mm, motores com cabeças rebaixadas mais de 2,5 mm terão juntas de cabeça adicionais adicionadas. A quantidade máxima absoluta permitida para ser arrancada de uma cabeça será de 3mm.
- 1.19.5. Os antigos pontos de montagem do reservatório de combustível podem ser removidos.
- 1.19.6. A cambota pode ser maquinada para acomodar a embraiagem.
- 1.19.7. A cambota pode ser cortada ou polida se a biela agarrar.
- 1.19.8. A cambota não pode ser equilibrada, aligeirada ou modificada de qualquer outra forma que não seja para acomodar a embraiagem ou encaixar uma biela de tamanho inferior.
- 1.19.9. As válvulas e os assentos podem ser polidos se não estiverem a selar corretamente, mas só podem ser polidos de acordo com o ângulo reto uniforme padrão.
- 1.19.10. Pode ser utilizada uma mola de válvula OEM padrão por válvula.
- 1.19.11. Manga de cilindro padrão ID 88,00 mm.
- 1.19.12. Podem ser utilizadas cambotas Hoffman ou Honda.
- 1.19.13. Podem ser utilizadas válvulas Hoffman ou Honda.
- 1.19.14. Podem ser utilizadas bielas Hoffman ou Honda.
- 1.19.15. Material pode ser removido para achatar a borda da colher de óleo da biela.
- 1.19.16. Quando necessário, podem ser utilizados pistões de maior dimensão.
- 1.19.17. Apenas as velas de ignição NGK BP5ES, BP6ES, BP7ES, BP8ES ou NGK BPR5ES, BPR6ES BPR7ES BPR8ES são permitidas.

#### **Carburador**

- 1.20. Só pode ser utilizado o carburador OEM como o fornecido com o motor, não podendo ser utilizados outros carburadores pós-venda.
- 1.21. Não será permitida qualquer modificação ao carburador.
- 1.22. Só podem ser utilizados os jets principais standard, tal como fornecidos.
  - 1.22.1. Motores H1 / H2 – não inferior a 92
  - 1.22.2. Motores T2 – não inferior a 105
  - 1.22.3. Motor Torx - não inferior a 99
- 1.23. Só pode ser utilizado o jet de baixas sem carga normal, standard.
  - 1.23.1. Motores H1 / H2 – 45 jet
  - 1.23.2. Motores T2 – 38 jet
  - 1.23.3. Motores Torx - 45 jet
- 1.24. Não é permitida a remoção do choke.

## Escape

- 1.25. Apenas coletores de escape e silenciadores aprovados pelo clube serão permitidos.
- 1.26. Não será permitida qualquer modificação do coletor de escape ou escapes fornecidos.
- 1.27. O coletor de escape deve ser do tipo "S" de dupla curvatura de uma peça e ter um diâmetro exterior uniforme constante de tubo de 32 mm e uma espessura de parede mínima de 1,6 mm.



## Filtro de Ar & Caixa de Ar

- 1.28. São permitidos os seguintes filtros:
  - 1.28.1. Filtro de papel OEM Honda / Hoffmann onde a caixa de ar OEM padrão é usada.
  - 1.28.2. K&N filtro vermelho
  - 1.28.3. Filtro Verde World Formula
  - 1.28.4. Filtro de cone tipo K&N cinzento
- 1.29. Nenhum material pode ser removido do filtro
- 1.30. O coletor de admissão padronizado será usado para motores de especificação F400.
- 1.31. Não será permitida qualquer modificação ou remoção de material da entrada de ar.
- 1.32. Durante uma corrida molhada, o uso da caixa de ar OEM padrão ou de uma meia ou tampa é permitido.
- 1.33. A F300 usará a caixa de ar de plástico OEM padrão fornecida com o motor.

## Embraiagem

- 1.34. Apenas as opções de embraiagem padronizadas aprovadas pelo clube podem ser usadas.
  - 1.34.1. Steel teardrop clutch cartridge



- 1.34.2. Premier Titan clutch cartridge





1.34.3. Ambas podem ser usadas com corrente e correia

### Engrenagem & transmissão

- 1.35. Acionamento por corrente - são permitidas correntes de passo 428 com rodas dentadas dianteiras de 17z e rodas dentadas traseiras de 45z.
- 1.36. Belt Drive – dentes com 8mm pitch não mais largo do que 30mm. 28 dentes roda dentada dianteira 74 roda dentada traseira.
- 1.37. Relação de transmissão final global de 2,64 (corrente) 2,64 (correia)

### Pesos

- 1.38. O peso mínimo do Kart e do condutor é:
- 1.39. F300 – 160 Kg
- 1.40. F400 – 185 Kg
- 1.41. Todos os pesos ligados ao kart devem ser fixados de forma permanente e segura, com exceção da classe endurance que pode ter pesos amovíveis.
- 1.42. Os pesos permanentes devem ser aparafusados de forma segura ao banco e/ou no ponto de montagem da coluna de direção.
- 1.43. Os pesos removíveis devem estar totalmente contidos dentro de um tubo ou manga fixados de forma segura ao kart por pelo menos três pontos de montagem. Se forem utilizados vários tubos, estes devem ser agrupados e soldados de forma segura uns aos outros. O ângulo dos tubos deve ser virado para trás e não deve ser inferior a 30 graus em relação à horizontal.
- 1.44. Os tubos de peso amovíveis devem ser montados de forma segura em três pontos de ancoragem ao kart. Os pontos de montagem são os seguintes:
  - 1.44.1. Parafuso do banco
  - 1.44.2. Suporte do rolamento do eixo traseiro
  - 1.44.3. Suporte do radiador dianteiro no quadro perto da base dos assentos
  - 1.44.4. Uma aba pode ser soldada no quadro para acomodar karts que não têm abas do radiador afixadas



## F200 & F200 Júnior ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

### Geral

A F200 é uma classe controlada e nenhuma modificação é permitida, a menos que explicitamente declarado nestas especificações.

### Chassis

- 1.1 Apenas chassis de 980 mm homologado pela CIK com um único sistema de travagem traseiro será permitido.
- 1.2 O chassi deve ter ou já ter tido homologação CIK-FIA.
- 1.3 O apoio lateral do assento, do lado do motor, pode ser movido para dar lugar ao motor.
- 1.4 Só são permitidos sistemas de travagem que sejam ou tenham sido homologados pela CIK-FIA
- 1.5 A largura traseira máxima desde o lábio exterior da jante até ao lábio exterior oposto é de 1200 mm.
- 1.6 Só são permitidas jantes dianteiras de 115 mm e traseiras de 130 a 140 mm em alumínio ou magnésio. Conforme medido a partir do interior do lábio.
- 1.7 Um protetor de corrente é obrigatório e deve ter proteção eficaz sobre a parte superior da corrente exposta.

### Motores

- 1.8 O motor a utilizar deve ser o Hoffmann S3-HY7 (212 cc)
- 1.9 Limites da especificação de desempenho (medidos no dyno oficial F400):
  - 1.9.1 Potência: 10.5HP
  - 1.9.2 Binário: 24 Nm
  - 1.9.3 Tempo de aceleração: tbc
- 1.10 Placas restritivas de admissão de 15 mm serão aplicadas nos motores da classe F200 júnior e devem permanecer no local e não serão modificadas de qualquer forma  
**Os parâmetros de desempenho podem ser revistos a qualquer momento pelo Clube, se necessário.**
- 1.11 Todas as peças de reposição devem ser componentes OEM da Hoffmann.
- 1.12 Modificações do motor
  - 1.12.1 O motor deve manter-se standard, exceto no caso das modificações permitidas no presente regulamento. O desempenho será ajustado para cumprir os parâmetros por meio da adição ou remoção de juntas de cabeça adicionais e placas restritivas
  - 1.12.2 Nenhum material pode ser removido de qualquer parte do motor, salvo indicação em contrário.
  - 1.12.3 O reservatório, o escape e o limitador de rotações originais devem ser removidos.
  - 1.12.4 Podem ser utilizados parafusos e anilhas para fechar os orifícios deixados no cárter após a remoção do limitador de rotação.
  - 1.12.5 A chave do volante de inércia não pode ser equilibrada, aligeirada ou modificada de forma alguma e a temporização do volante de inércia não pode ser alterada de forma alguma.

- 1.12.6 A cabeça do cilindro NÃO pode ser rebaixada. Os concorrentes existentes com uma cabeça rebaixada serão reajustados para cumprir as especificações de desempenho definidas.

#### **Carburador**

- 1.13 Os antigos pontos de montagem do reservatório de combustível podem ser removidos.
- 1.14 A cambota pode ser maquinada para acomodar a embraiagem.
- 1.15 A cambota pode ser cortada ou polida se a biela agarrar.
- 1.16 Material pode ser removido para achatar a borda da colher de óleo da biela.
- 1.17 As válvulas e os assentos podem ser polidos se não selarem corretamente, mas só podem ser polidos de acordo com o ângulo reto uniforme padrão.
- 1.18 A cambota não pode ser aligeirada, balanceada ou modificada de qualquer outra forma que não seja para acomodar a embraiagem.
- 1.19 Não pode ser utilizada mais de uma mola de válvula padrão por válvula.
- 1.20 Apenas as velas de ignição NGK BP5ES, BP6ES, BP7ES BP8ES ou NGK BPR5ES, BPR6ES BPR7ES BPR8ES são permitidas.
- 1.21 Só pode ser utilizado o carburador Hoffman fornecido com o motor 212.
- 1.22 Não será permitida qualquer modificação no carburador.
- 1.23 Só pode ser utilizado o jet principal padrão de 77.
- 1.24 Só pode ser utilizado o jet de baixas de 35.
- 1.25 Não é permitida a remoção do choke.

#### **Escape**

- 1.26 Apenas o coletor de escape F200 (part number F400SP0001) pode ser usado, nenhum outro tipo será permitido.
- 1.27 Não será permitida qualquer modificação do escape ou do silenciador fornecidos.

#### **Filtro de Ar & Caixa de Ar**

- 1.28 Podem ser utilizados filtros de papel OEM e filtros vermelhos K&N e filtros de cone cinzentos do tipo K&N
- 1.29 Nenhum material pode ser removido do filtro
- 1.30 Não será permitida qualquer modificação na caixa de ar.
- 1.31 Durante uma corrida molhada, o uso de uma meia ou cobertura é permitido.

#### **Embraiagem**

- 1.32 Apenas as embraiagens aprovadas pelo clube podem ser utilizadas.

#### **Transmissão**

- 1.33 São permitidas correntes tipo mola de passo 218 correntes com rodas dentadas dianteiras de 20z e traseiras de 68z.

- 1.34 São permitidas correntes de acionamento de corrente tipo lâmina 218 correntes de passo com rodas dentadas dianteiras 21z e traseiras 71z.

**Pesos**

- 1.35 F200 - O peso mínimo do kart e do piloto é de 115 Kg
- 1.36 F200 júnior - O peso mínimo do kart e do piloto é de 100 Kg
- 1.37 Os pesos devem ser permanentes e fixados de forma segura no banco, e/ou no ponto de montagem da coluna de direção.