



VIII COPA F-RACERS - RBC

REGULAMENTO TÉCNICO – 2023

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

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

Parágrafo 2º - É permitido, para todas as categorias, o uso de 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.

ARTIGO 2º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS (125cc)

I - Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologada CBA 2013/2021.

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.

COPA **F-RACERS** 2023

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 2021, 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 2021. Em caso de chuva fica permitida a retirada da espuma e torna-se obrigatório o uso do copinho de chuva.

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.

IX - 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;

X - Coroa – 75, Pinhão 10.

XI– Flexível - o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm com tolerância de + ou – 2,00mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não flexível.

XII - Curva – Para as categorias de motores sorteados, a curva será fornecida e lacrada nos motores, sendo expressamente proibido qualquer entrada ou saída de ar.

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

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 BPR6ES NGK, 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 2023.

III a) Mangas de eixo:

COPA **F-RACERS** 2023

- 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
 - b) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2023.
 - c) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.
 - d) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
 - e) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.
 - f) Escapamento: Será Sorteado e fornecido juntamente com o motor. 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.
- IV - COROA** – Será de 66 (sessenta e seis) dentes.
- V - EIXO** – Obrigatoriamente homologado da marca MEGA.
- VI - Filtros em condição de chuva:** em caso de chuva fica obrigatório o uso dos filtros fornecidos pela RBC.

Parágrafo 2º - CATEGORIA 125cc.

- I - 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 B9 EG
 - b) NGK BR10 EG
 - c) NGK BR10 EV
 - d) NGK BR9 EIX Iridium
 - e) NGK BR10 EIX Iridium
- II - CARBURADOR** – Conforme RNK 2023, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.
- III - COROA** - de 75(setenta e cinco) dentes.
- IV - CHASSI** – Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com

COPA **F-RACERS** 2023

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.

VII – ESCAPAMENTO – Será sorteado juntamente com o conjunto do motor pela RBC.

VIII – Todas as especificações da categoria devem seguir o RNK 2023 categoria SENIOR PRO.

Parágrafo 3º - CATEGORIAS F-4

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 BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - COROA – 40 dentes;

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.

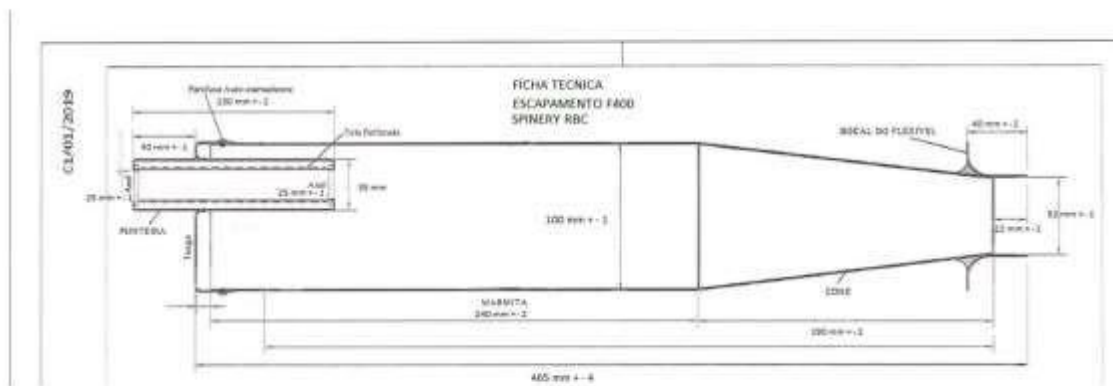
V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, conforme Art. 42.

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

VII Filtros em condição de chuva: em caso de chuva fica obrigatório o uso dos filtros fornecidos pela RBC.

VIII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400/RBC conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:

COPA **F-RACERS** 2023



ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

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

Mirim	106 Kg (cento e seis quilos)
Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
Sênior	170 kg (cento e setenta quilos)
F-4	183 kg (cento e oitenta e três quilos)

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

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

ARTIGO 5º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, CIK/FIA e/ou registrado pela CBA. O chassi utilizado para a **VIII Copa F-Racers - 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 **VIII Copa F-Racers – RBC** é permitido o uso de carenagem homologada CBA e ou FIA Karting, independentemente de seu prazo de validade.

COPA **F-RACERS** *2023*

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 ao banco.

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

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

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



ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou 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 20 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

COPA **F-RACERS** 2023

devidamente identificadas com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro. É proibida a montagem de roda invertida.

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, F4.

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

Categorias 125cc e F4 é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH OPTION .

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

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 Mirim, Cadete, F-4 e 125cc 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 20 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.

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA 2021. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

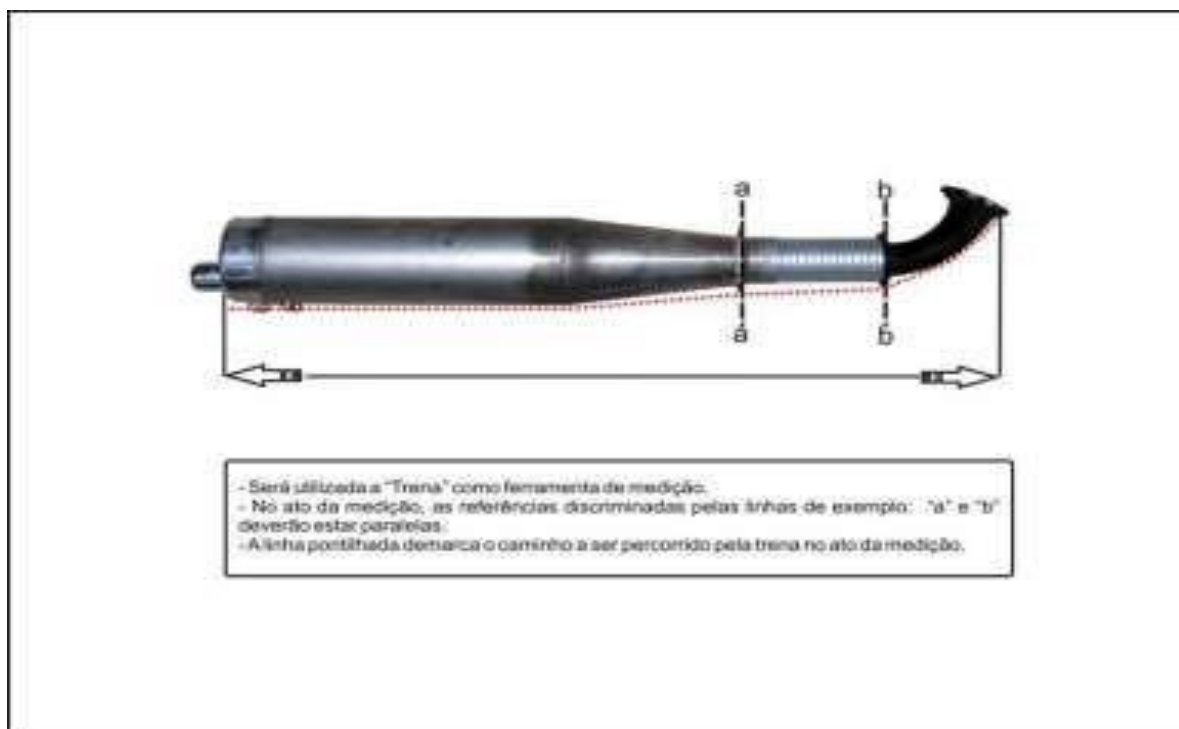
Em todas as categorias, o flexível do escapamento deverá ter o diâmetro interno de 45 mm. com tolerância de + ou - 2mm de material flexível.

Parágrafo 2º - Para as categorias 125cc, o comprimento total do escapamento será de 770,0mm com tolerância de 5,0mm para mais e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma - O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva ($b - b'$), e a flange de fixação das molas do escape ($a - a'$), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.

Para todas as categorias 125cc, exceto Mirim, Cadete e F4, fica determinado o uso de escapamento Spinery, com tampa do escapamento, apenas com diâmetro de **21mm** no tubo de saída da mesma. (SERA FORNECIDO EM FORMA DE SORTEIO).

As demais medidas deverão estar em conformidade com a ficha de homologação.

COPA **F-RACERS** 2023



Parágrafo 3º - Fica determinado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, exceto para as categorias: Mirim, Cadete, F4.

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. 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 4º 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:

- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- 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.

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 F4 deverá ser utilizada somente gasolina.

Para as categorias 125cc deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de **22:1**

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.

COPA **F-RACERS** --- *2023*

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 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.

ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

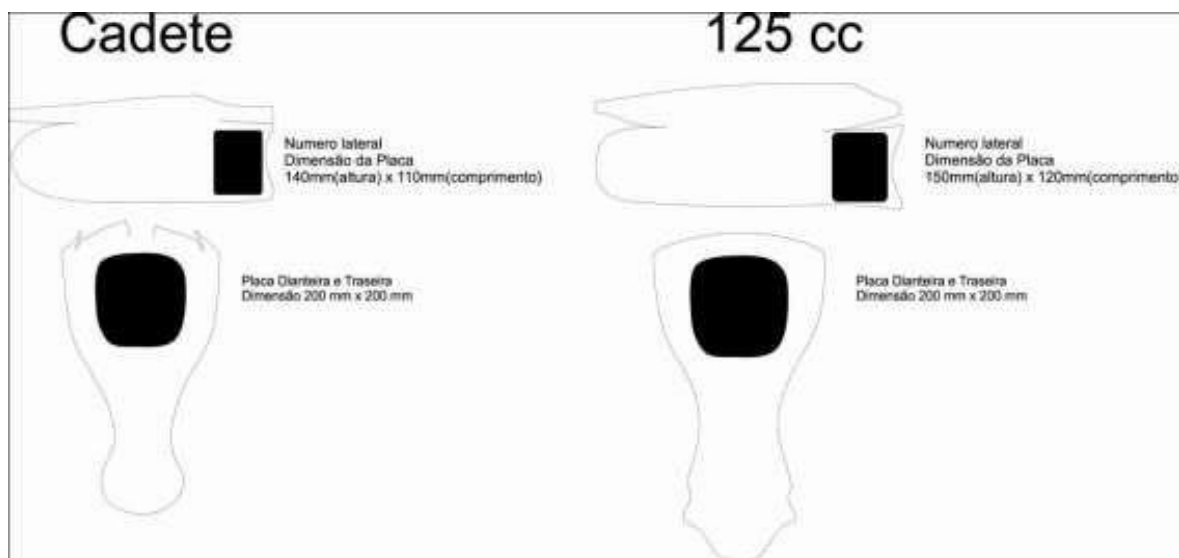
A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choques traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração 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.

Parágrafo 1º - Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço nos painéis dianteiros e traseiros e 100mm de altura por 15mm de traço as carenagens laterais.

Parágrafo 2º - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para

COPA **F-RACERS** 2023

se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).



Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2023.

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 21º – RADIADOR:

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

Paulínia, 16 fevereiro de 2023.