

48^o CATARINENSE DE KART 2024

08, 09 E 10 DE AGO



Prefácio

É com grande entusiasmo que apresentamos o regulamento do 48º Campeonato Catarinense de Kart, sediado na bela cidade da Penha, no renomado Kartódromo Beto Carrero. Esta competição, que reúne pilotos talentosos e apaixonados pelo kartismo, é um verdadeiro marco para o Estado de Santa Catarina no âmbito nacional.

Santa Catarina tem se destacado como um celeiro de grandes talentos no mundo do kartismo, e este campeonato é a prova viva desse potencial. Ano após ano, vemos competições volumosas, com pilotos de alto nível técnico, que elevam o nome de nosso estado a patamares cada vez mais elevados no cenário nacional.

O Kartódromo Beto Carrero, local escolhido para sediar este evento, é reconhecido por sua estrutura impecável e pistas desafiadoras, que proporcionam aos pilotos um ambiente propício para mostrarem suas habilidades e estratégias. Além disso, a cidade da Penha, com sua beleza natural e hospitalidade, acolhe os competidores e suas equipes de maneira calorosa, tornando essa experiência ainda mais especial.

Neste regulamento, encontram-se todas as diretrizes e normas que nortearão o campeonato, garantindo a segurança e a justiça nas disputas. É importante ressaltar a importância do respeito mútuo entre os competidores, o espírito esportivo e o fair play, que são valores fundamentais para o sucesso desta competição.

Que este 48º Campeonato Catarinense de Kart seja mais um capítulo de sucesso na história do kartismo catarinense, reafirmando a grandeza de Santa Catarina no cenário nacional. Que os pilotos nos brindem com suas habilidades, proporcionando corridas emocionantes e momentos inesquecíveis para todos os envolvidos.

Desejamos a todos uma competição justa e emocionante, onde a paixão pelo kartismo e o talento dos pilotos sejam exaltados em cada curva, reta e ultrapassagem. Que vença o melhor, mas que todos sejam vitoriosos pela dedicação e empenho demonstrados.

Boa sorte a todos os participantes e que o espetáculo do 48º Campeonato Catarinense de Kart seja um verdadeiro marco na história do esporte em nosso estado!

Paulo Elias Gomes

Diretor Departamento Estadual de Kart – FAUESC



CAPITULO I – DO REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DAS NORMAS

O presente regulamento obedecerá às normas REGULAMENTO NACIONAL DE KART (RNK) 2024, CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT SPORTIF DE KARTING – FIA Karting, do REGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING – FIA Karting e do CÓDIGO DESPORTIVO DE AUTOMOBILISMO – CDA / CBA, 2024.

ARTIGO 2º - DA PROMOÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

A promoção e a organização serão do clube filiado a FAUESC, neste caso, CLUBE KART PENHA (CKP).

PARÁGRAFO 1º - DATA E LOCAL: O 48º Campeonato Catarinense de Kart será disputado no kartódromo internacional do Beto Carrero, no seu traçado nº2, sentido horário e a etapa única será realizada na seguinte data:

- 08 a 10 de agosto de 2024;

PARÁGRAFO 2º - MAPA OPERACIONAL DO EVENTO:

MAPA PLANO OPERACIONAL (PISTA)

COPA BETO CARRERO 2024
KARTODROMO INTERNACIONAL BETO CARRERO



ARTIGO 3º - DA SUPERVISÃO

A supervisão do evento será exercida pela autoridade desportiva estadual Federação de Automobilismo do estado de Santa Catarina (FAUESC).

PARÁGRAFO 1º - QUESTÕES DESPORTIVAS: Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento Estadual de Kart (DEK) da FAUESC, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

PARÁGRAFO 2º - QUESTÕES TÉCNICAS: Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo Departamento Estadual de Kart (DEK), serão comunicadas pela FAUESC, por meio de adendos, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação. Para todas as categorias.



ARTIGO 4º - DA PARTICIPAÇÃO

Somente poderão participar de competições de kart pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

PARÁGRAFO ÚNICO: Somente poderão participar dos treinos livres oficiais, tomadas de tempo, baterias, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria da prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Organizadores ou Comissários Desportivos.

ARTIGO 5º - DAS CATEGORIAS DE EQUIPAMENTOS E IDADE Categorias e idades aceitas no 48º Campeonato Catarinense de Kart:

Mirim de Kart (MI/PMK): entre 08 e 09 anos, completados em 2024;

Cadete de Kart (CA/PCK): entre 09 e 11 anos, completados em 2024;

Júnior Menor de Kart (JM/PJMK): entre 11 e 12 anos, completados em 2024;

Júnior de Kart (JR/PJK): entre 12 e 14 anos, completados em 2024;

Novato de Kart (N/PNK): entre 14 e 27 anos, completadas em 2024;

Graduado de Kart (G/PGK): entre 14 e 27 anos, completados em 2024;

Sênior de Kart (Sam/PSK-Am e Spro/PSK-Pro), Super Sênior (SS), Super Sênior Máster (SSM): aberta a pilotos com idades de 28 anos, sem experiência prévia na categoria Graduado e/ou sem títulos nacionais nas categorias Júnior e Novato; completados em 2024, e acima, promovidos da PGK, PSK-Am, PSK-B ou da PNK, respeitando os limites de idade. Pilotos filiados como PSK até 2022 poderão solicitar filiação PSK-PRO; aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2024, e acima; aberta a pilotos com idade de 56 anos, completados em 2024, e acima;

F-4 Júnior (F4J): aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional PJMK e PJK;

F-4 Graduado (F4G): portadores de Cédula Desportiva Nacional PNK, PGK e PSK-Pro;

F-4 Sênior (F4S): portadores de Cédula Desportiva Nacional PSK-Am ou PSK-Pro;

F-4 Super Sênior (F4SS): aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2024, e acima;

F-4 Super Sênior Máster (F4SSM): aberta a pilotos com idade de 56 anos, completados em 2024, e acima;

Rok Kids (PCK): entre 08 e 12 anos, completados em 2024.

Shifter-Kart (KZ): aberta a pilotos acima de 14 anos de idade, completados em 2024, portadores de cédula desportiva nacional PGK, PSK-Am e PSK-Pro.

PARÁGRAFO 1º: Dependendo do número de pilotos inscritos, esta categoria poderá ser dividida em Graduado e Sênior, conforme descrito no regulamento particular da competição. Nesse caso, o critério para admissão dos pilotos será:

Shifter-Kart Graduado – Pilotos portadores de cédula desportiva PGK E PSK-Pro;

Shifter-Kart Sênior – Pilotos portadores da cédula desportiva PSK-AM e PSK-Pro;



PARÁGRAFO 2º - MÍNIMO DE PARTICIPANTES POR CATEGORIA: Formação de grid mínimo por categoria será de 5 (cinco) karts.

PARÁGRAFO 3º: Agrupamento por categoria, caso necessário, ficará a critério do diretor de prova e comissários, não caberá reclamação.

PARÁGRAFO 4º: A organização do evento, ou os Comissários Desportivos, poderão, dependendo do número de pilotos inscritos, agrupar duas ou mais categorias. A classificação e a pontuação no campeonato serão feitas a critério da organização, divulgado em tempo hábil. Da decisão de agrupamento das categorias não caberá recurso. Também dependendo do número de pilotos inscritos, a organização poderá cancelar uma ou mais categorias.

PARÁGRAFO 5º: Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos.

PARÁGRAFO 6º: Os comissários desportivos poderão alocar pilotos de categorias que não formaram o grid mínimo em outros grupos, sendo assim, irão se valer da experiência do piloto, idade e condições para poder competir.



ARTIGO 6º - INSCRIÇÕES

PARÁGRAFO 1º: Os valores (Ver TABELA 1). Caso não haja mudanças substanciais na economia e nos insumos que compõem os custos do evento, estes valores serão mantidos.

PARÁGRAFO 2º: Na secretaria de prova o piloto deverá pegar seu kit, dentro do kit haverá a folha controle, o piloto deverá ir aos locais indicados no mapa operacional do evento para efetuar o pagamento da locação dos motores RBC e da quantidade de pneus MG definido no regulamento técnico de cada categoria, carimbando a folha controle e voltar na secretaria de prova para validar sua inscrição.

PARÁGRAFO 3º: Na secretaria de prova o piloto inscrito no evento deverá apresentar a cédula desportiva nacional de 2024, de acordo com sua categoria e a folha controle carimbada.

PARÁGRAFO 4º: O pagamento antecipado pelo site do evento dará ao piloto um local da barraca de box, uma pulseira para seu chefe de equipe e uma pulseira para seu mecânico.

PARÁGRAFO 5º: Para o Motorhome que utilizar a área de estacionamento que disponha de energia elétrica e água, será cobrada uma taxa de R\$ 800,00 (oitocentos reais), por semana. Esse valor tem que ser pago ao Kartódromo Beto Carrero antes que o veículo seja alocado.

PARÁGRAFO 6º: As inscrições estarão abertas a partir da data de publicação deste regulamento e se encerrarão no dia 7 de agosto de 2024 as 17 horas de Brasília, inscrições realizadas até o dia 24 de julho de 2024 ganharão uma camiseta comemorativa do evento. Não serão aceitas inscrições fora do prazo estipulado, salvo em casos excepcionais decididos pela comissão organizadora do evento em conjunto com a FAUESC, visando a não alteração da programação do evento.

CATEGORIAS	INSCRIÇÃO	COMBUSTIVEL
Mirim de Kart	R\$ 800,00	R\$ 150,00
Cadete de Kart	R\$ 800,00	R\$ 150,00
Rok Kids	R\$ 850,00	R\$ 200,00
Júnior Menor de Kart	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Júnior de Kart	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Novato de Kart	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Graduado de Kart	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Sênior de Kart am	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Sênior de Kart pro	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Super Sênior	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
Super Sênior Máster	R\$ 1.150,00	R\$ 500,00
F-4 Júnior	R\$ 1.125,00	R\$ 225,00
F-4 Graduado	R\$ 1.125,00	R\$ 225,00
F-4 Sênior	R\$ 1.125,00	R\$ 225,00
F-4 Super Sênior	R\$ 1.125,00	R\$ 225,00
F-4 Super Sênior Máster	R\$ 1.125,00	R\$ 225,00
F-4 195Kg	R\$ 800,00	R\$ 225,00
FT 170 (Graduados e Sênior)	R\$ 800,00	PRÓPRIO



ARTIGO 7º - DO ESPAÇO DE USO DOS BOXES

A escolha do espaço de uso dos boxes, (tendas de locação), será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser conferido pelo Kartódromo Internacional Beto Carrero, através do respectivo extrato bancário.

PARÁGRAFO ÚNICO: O espaço para a montagem de boxes, (tendas próprias) em áreas compatíveis com o número de pilotos, será por ordem de chegada de acordo com a disponibilidade de espaço a ser definido pelo Kartódromo Internacional Beto Carrero.

ARTIGO 8º - SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRE DE EQUIPAMENTOS

Para as categorias de motores locados, junto à RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, **sorteio de todas as categorias será na sexta-feira, não haverá sorteio no sábado.**

Para todas as categorias os pneus devem ser adquiridos e lacrados junto à secretaria de prova com a Paralego Racing.

PARÁGRAFO 1º: Para a Categoria Graduados e Shifter o pneu a ser utilizado será o MG amarelo (demais categorias pneus MG vermelho).

PARÁGRAFO 2º: Os compostos disponíveis para o evento são:

- a) Vermelho – SH2;
- b) Amarelo – SM2;
- c) Cadete - SC2;
- d) Cadete Chuva – SCW2; e
- e) Chuva 125 – SW2.

CATEGORIAS	COMPOSTO	QUANTIDADE DE JOGOS
Mirim de Kart	CADETE - SC2	1
Cadete de Kart	CADETE – SC2	1
Rok Kids	CADETE – SC2	1
Júnior Menor de Kart	VERMELHO - SH2	1
Júnior de Kart	VERMELHO - SH2	1
Novato de Kart	VERMELHO - SH2	1
Graduado de Kart	AMARELO - SM2	2
Sênior de Kart am	VERMELHO - SH2	1
Sênior de Kart pro	VERMELHO - SH2	1
Super Sênior	VERMELHO - SH2	1
Super Sênior Máster	VERMELHO - SH2	1
Shifter	AMARELO - SM2	1
F-4 Júnior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Graduado	VERMELHO - SH2	1
F-4 Sênior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Super Sênior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Super Sênior Máster	VERMELHO - SH2	1
F-4 200Kg	VERMELHO - SH2	1
FT170	VERMELHO - SH2	1
<p>OBS: O jogo de pneus deverá ser pago diretamente ao fornecedor oficial do evento, PARALEGO RACING e deverá ser retirado na loja para montagem, lacração por código de barras.</p>		
<p>Pneus de chuva SCW (Cadete) Pneus de chuva SW (Demais)</p>		

PARÁGRAFO 3º: O sorteio dos motores será realizado no local e horário previsto na programação definida no Regulamento Particular da Prova (RPP), sob a supervisão dos comissários Técnicos e/ou Desportivos da FAUESC; e Pilotos e/ou mecânicos poderão acompanhar todo o procedimento.

PARÁGRAFO 4º: Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, nas categorias Mirim, Cadete e F4 fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão RBC fornecidas com os motores. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados, restando-o sujeito às punições cabíveis por quaisquer adulterações ou outras irregularidades

PARÁGRAFO 5º: O piloto é responsável pelo motor, curva do escapamento e parte elétrica.

PARÁGRAFO 6º: Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada de tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete, perderá 5 (cinco) posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

PARÁGRAFO 7º: O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca do equipamento, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos citados no Parágrafo 3º deste artigo em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento do motor.

PARÁGRAFO 8º: A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC Preparações de Motores procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

PARÁGRAFO 9º: A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeito a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.



PARÁGRAFO 10º: A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no grid de largada, respectivamente na primeira ou segunda prova do dia.

PARÁGRAFO 11º: Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- a) Quebra de biela, pistão ou eixo de biela;
- b) Fusão da biela ou Rolamento do Carter;
- c) Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado; e
- d) Para motores 4 tempos, vazamento de óleo provocado por quebra interna que não possa ser reparado no local.

PARÁGRAFO 12º: Para a categoria Mirim e Cadete a troca acarretará a seguinte penalidade:

- a) 1ª troca – perda de 2 (duas) posições;
- b) 2ª troca – perda de 5 (cinco) posições; e
- c) 3ª troca – perda de 7 (sete) posições.

PARÁGRAFO 13º: O prazo para a solicitação da troca de motor é de 10 min após o término da atividade de pista.

EX: Finalizado atividade de pista às 00:00, o piloto só poderá solicitar a troca até às 00:10.

ARTIGO 9º - DA INDUMENTÁRIA Será obrigatório o uso de:

- a) Capacete de proteção com viseira, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, ou SFi 24.1, dentro do seu prazo de validade. Não será aceito o capacete, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira;
- b) Macacão homologado pela FIA Karting ou CBA;
- c) Luvas de competição de cano alto;
- d) Sapatilhas de competição de cano alto (devem cobrir os tornozelos);
- e) Colete protetor de costelas (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies semi-rígidas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Recomenda-se o uso dos modelos por dentro do macacão; e
- f) Para os pilotos com licenças PMK, PCK, e PJMK o protetor de pescoço é obrigatório. Para as demais licenças será recomendado o seu uso.

PARÁGRAFO 1º: Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava.

PARÁGRAFO 2º: A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando a pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores. Em



caso de chuva, o piloto poderá usar sobre-viseira giratória, mantendo a viseira original, estando no máximo com 1 (um) dedo aberto, caso o piloto não respeite será aplicado uma bandeira preta com círculo laranja.

PARÁGRAFO 3º: No macacão deverá constar, de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo o mesmo, em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo. A identificação do piloto no capacete é recomendada.

PARÁGRAFO 4º: A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria de acordo com a programação do evento ou quando for solicitada por um oficial de competição.

PARÁGRAFO 5º: Se o comissário julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao comissário outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

PARÁGRAFO 6º: A responsabilidade pelo uso da indumentária completa e homologada é única e exclusiva do piloto e de seu time. A participação do piloto nos treinos, na tomada de tempo e nas provas com a indumentária irregular o sujeitará às penalidades previstas no RNK/CDA, e a identificação desta irregularidade em tempo hábil por um comissário poderá inclusive impedir o piloto de participar de treinos, tomada de tempo e provas, sujeitando-o às punições citadas.

ARTIGO 10º - AQUECIMENTOS E TREINOS OFICIAIS

Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo cronograma da prova.

PARÁGRAFO ÚNICO: Depois de iniciado os aquecimentos e treinos oficiais é proibido parar em cima da pista para conversar, instruções ou fazer qualquer tipo de manutenção no kart. Para tais ações o piloto deve se dirigir ao parque fechado ou área de manutenção demarcada no mapa operacional da pista, sujeito a penalidades previstas neste regulamento e no RNK/CDA.

ARTIGO 11º - DA TOMADA DE TEMPO

A tomada de tempo será efetuada por categoria ou com categoria agrupadas, a critério do diretor de prova e/ou comissários desportivos, conforme cronograma da prova, e nos eventuais adendos. Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no parque fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo cronograma da prova. A ordem de saída para a tomada de tempo será determinada a critério dos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 1º: A cronometragem será realizada por sensores, estes deverão ser fixados na haste do suporte do painel inferior dianteiro (gravata), na posição vertical, com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção, para cima. Essa instalação será obrigatória, e deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

PARÁGRAFO 2º: O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no horário previsto na programação do evento, ou se por avaria mecânica não puder iniciá-la, será posicionado no final do grid de largada, se mais de um piloto se enquadrar nessa situação, as posições no final do grid de largada serão definidas por sorteio.

PARÁGRAFO 3º: Caso o piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite de 50 metros a partir da saída do parque fechado, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supramencionado, ele perderá o direito à tomada de tempo.

PARÁGRAFO 4º: Todos os pilotos terão uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início da tomada de tempo, para que ingressem com seu kart na pista, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.

PARÁGRAFO 5º: Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo, e assim sucessivamente. Ainda se persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

PARÁGRAFO 6º: É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança.

PARÁGRAFO 7º: É proibida qualquer manutenção mecânica durante a tomada de tempo.

PARÁGRAFO 8º: Os sensores são de propriedade da Cronoello Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final dos aquecimentos, treinos oficiais, tomada de tempo, da bateria/prova, ou quando solicitado pela cronometragem, organização da prova e/ou comissários.

PARÁGRAFO 9º: O piloto que não devolver o sensor conforme o Artigo 11º, Parágrafo 1º, deste regulamento, irá ressarcir à Cronoello Cronometragem no valor de R\$ 2.500,00 (Dois mil e quinhentos reais).

PARÁGRAFO 10º: Sempre que for solicitada a retirada dos sensores, o colaborador da Cronoello Cronometragem é quem fará a retirada e recolhimento do equipamento.

PARÁGRAFO 11º: Ausência no Briefing; O piloto que não participar do briefing com a direção de prova perderá a melhor volta da tomada de Tempo.

ARTIGO 12º - DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA

O grid de largada será determinado pelo resultado da tomada de tempo de todos os pilotos. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado.

PARÁGRAFO 1º: Somente o *pole position* poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova 30 minutos antes da largada para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feito junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.

PARÁGRAFO 2º: O kart levado ao parque fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada e acompanhada por um comissário técnico.

PARÁGRAFO 3º: Do parque fechado de abastecimento até a largada, os karts serão mantidos em Regime de Parque Fechado, ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco à segurança. O caso deverá ser analisado pelos comissários.

PARÁGRAFO 4º: Será proibida qualquer manutenção no grid de largada. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no parque fechado, de onde o piloto deverá largar.

PARÁGRAFO 5º: Primeira bateria será montada com base no resultado da tomada de tempo.

PARÁGRAFO 6º: Segunda bateria será montada com base no resultado da primeira bateria

PARÁGRAFO 7º: A troca de chassi pode ocorrer desde que as atividades de pista e a programação não se atrasem.

PARÁGRAFO 8º: O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completar 25% da quantidade de voltas previstas para a bateria.

PARÁGRAFO 9º: A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do *pole position*. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do *pole position* no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova (ver FIGURA 1), seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada.

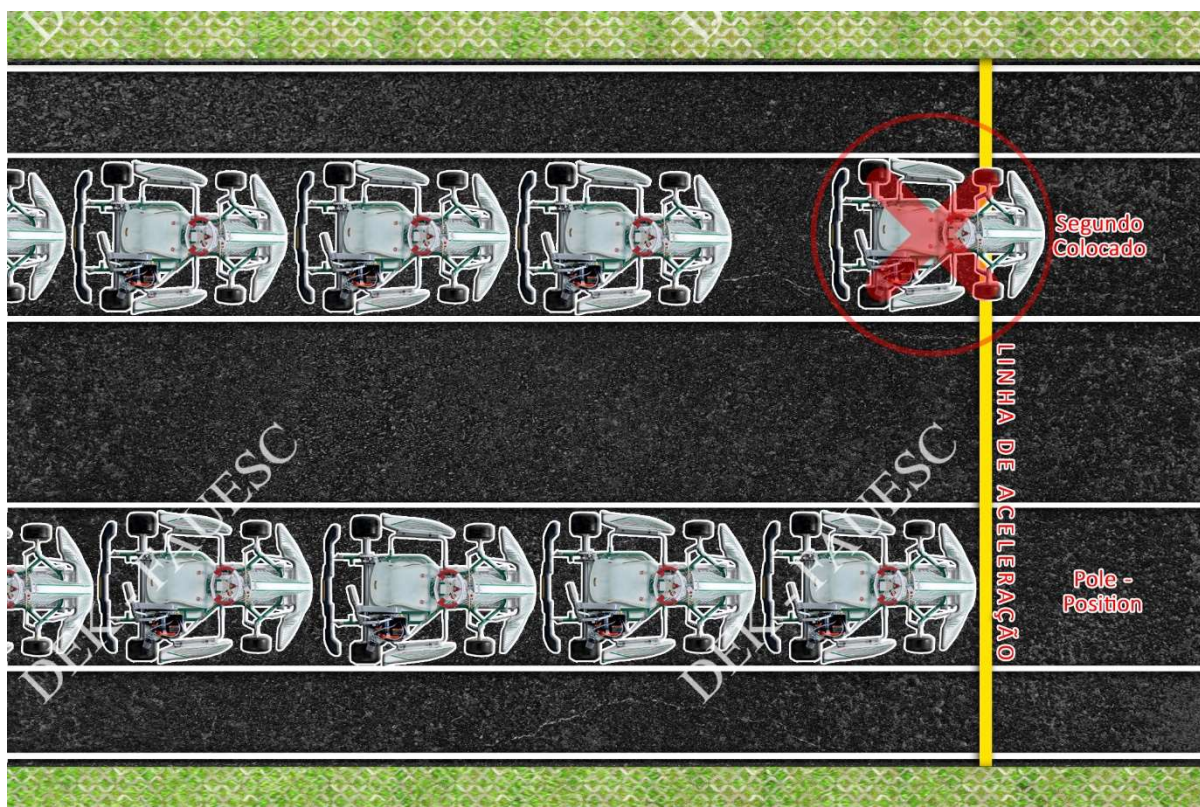


FIGURA 1 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 9º

PARÁGRAFO 10º: Se o Diretor de Prova interromper o procedimento de largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no grid e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

PARÁGRAFO 11º: Os pilotos deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, nos respectivos corredores, segundo as posições de largada correspondentes àquelas que tiverem alcançado na tomada de tempo, ou em conformidade com o regulamento da competição (ver FIGURA 2).

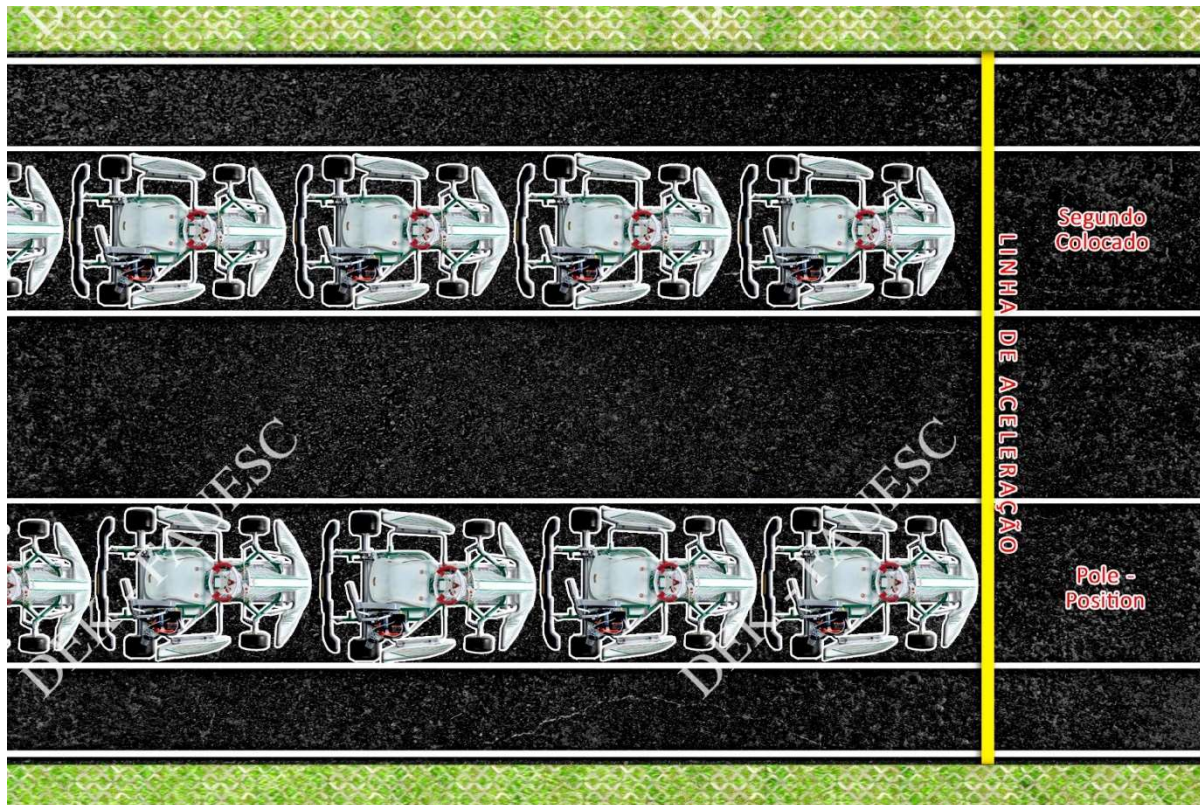


FIGURA 2 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 11 º

PARÁGRAFO 12º: O piloto que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá sofrer penalidade por queima de largada com o acréscimo de 3 (três) segundos ao seu tempo total de prova (ver FIGURA 3), ou de 10 (dez) segundos se tiver cruzado as referidas linhas com as quatro rodas (ver FIGURA 4).

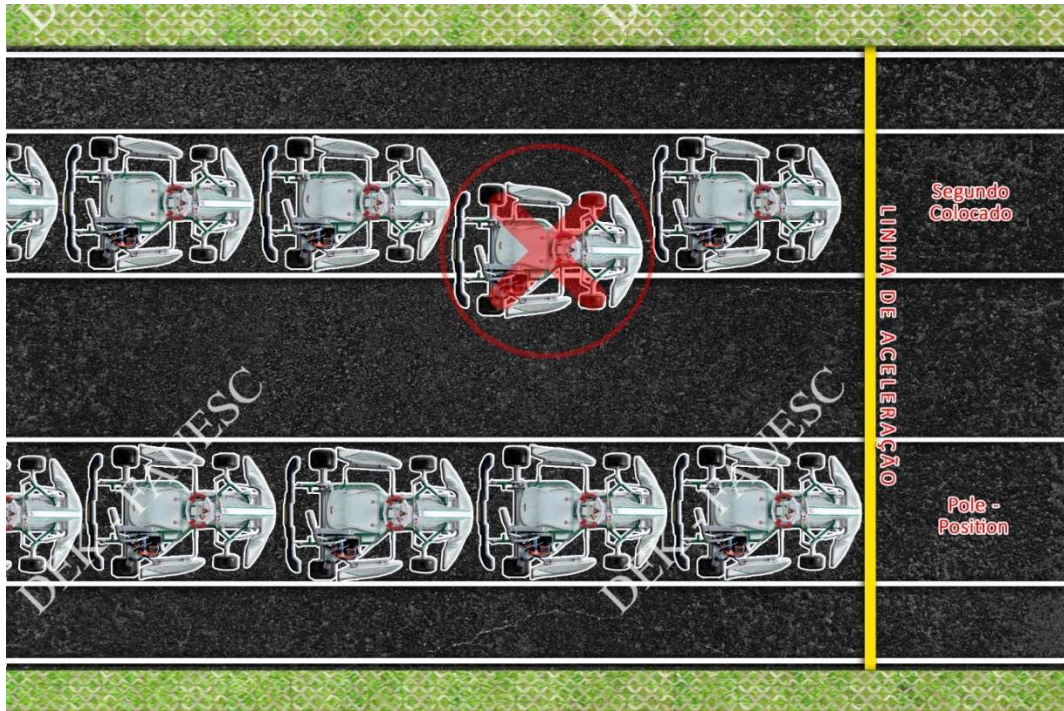


FIGURA 3 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 12º

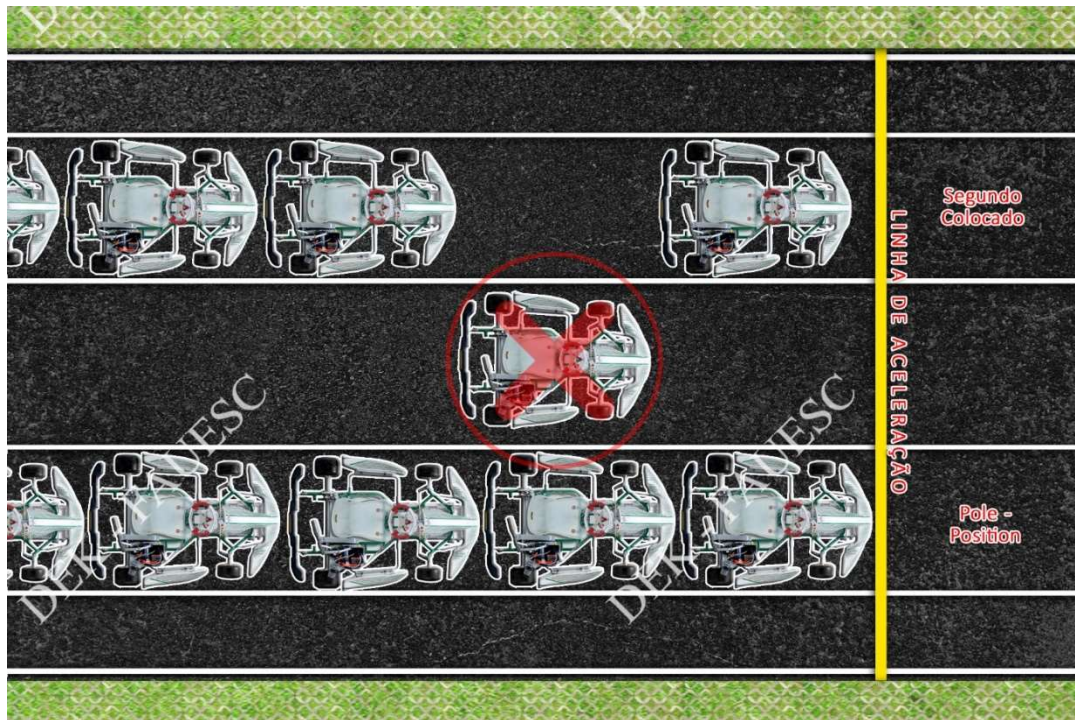


FIGURA 4 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 12º

PARÁGRAFO 13º: A queima de largada (definida como a aceleração feita com o resultado de ganho de posição e/ou cruzar a(s) faixa(s) do seu corredor, conforme parágrafos 11 e 12) será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida for mais grave, poderão determinar uma das punições constantes do CDA, Art. 133. (Conforme 2024 FIA Karting General Prescriptions).

PARÁGRAFO 14º: O juiz de largada poderá se valer de fotos, vídeos ou de suas próprias observações para confirmar a queima.

PARÁGRAFO 15º: Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada (ver FIGURA 5).

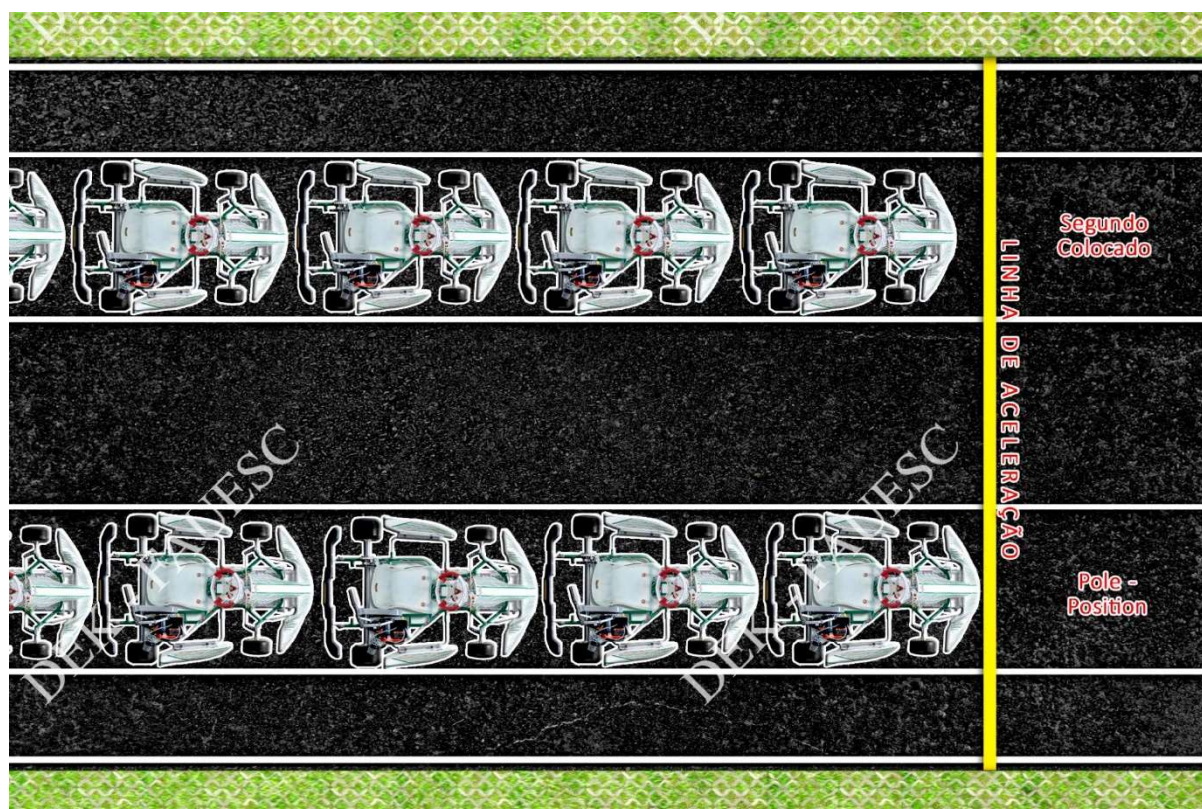


FIGURA 5 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 15º

PARÁGRAFO 16º: A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

PARÁGRAFO 17º: No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa Time Penalty (TP) acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.

PARÁGRAFO 18º - DA LARGADA DA PROVA CATEGORIA FT170 E SHIFTER: Na largada os karts estarão dispostos dois a dois para a saída PARADA. (FIGURA 6)

PARÁGRAFO 19º: Os karts deveram se posicionar no grid de larga com o espaço de um kart para o outro, esse espaço é necessário para se ter uma segurança no momento da largada se um dos karts não largar.

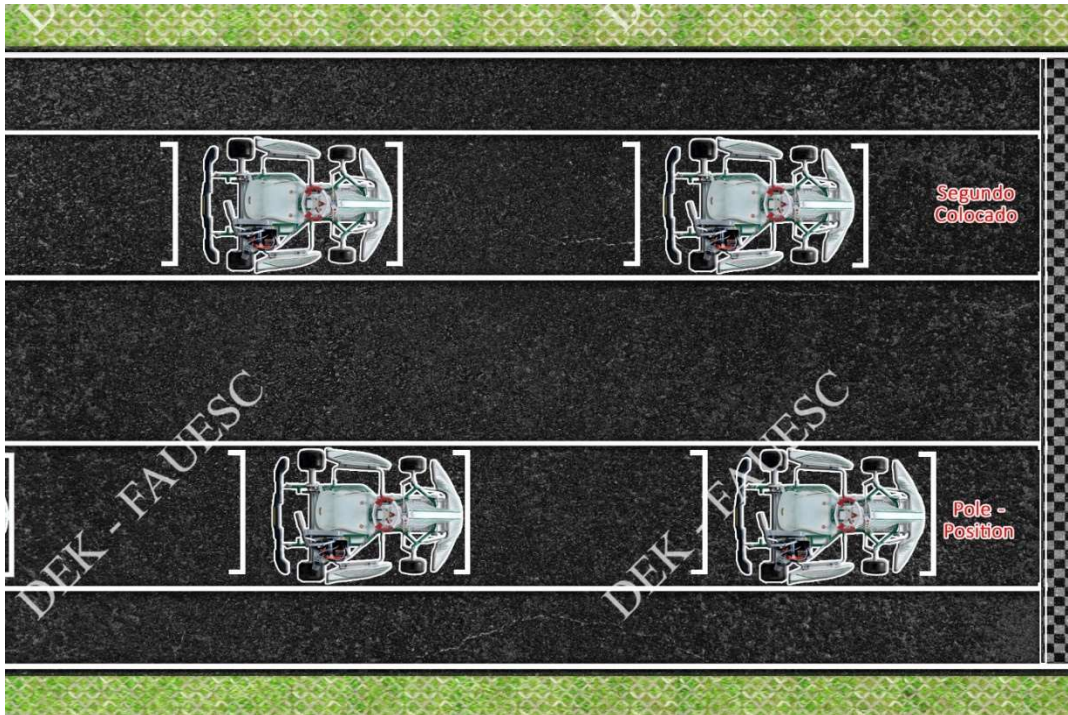


FIGURA 6 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 18º

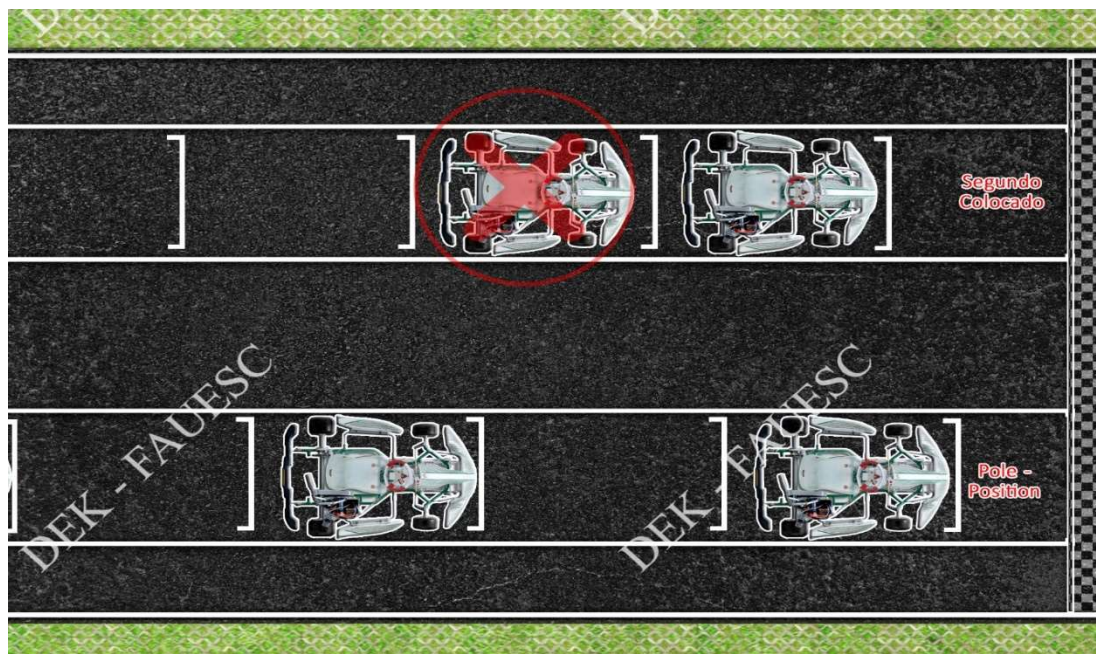
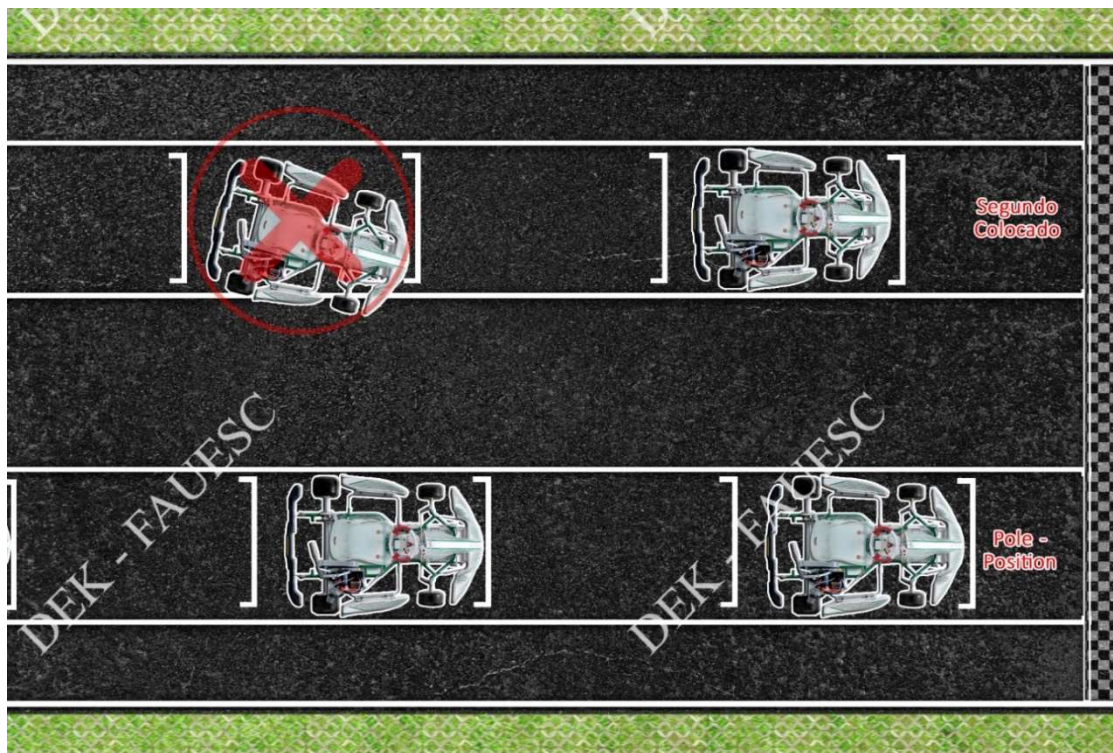
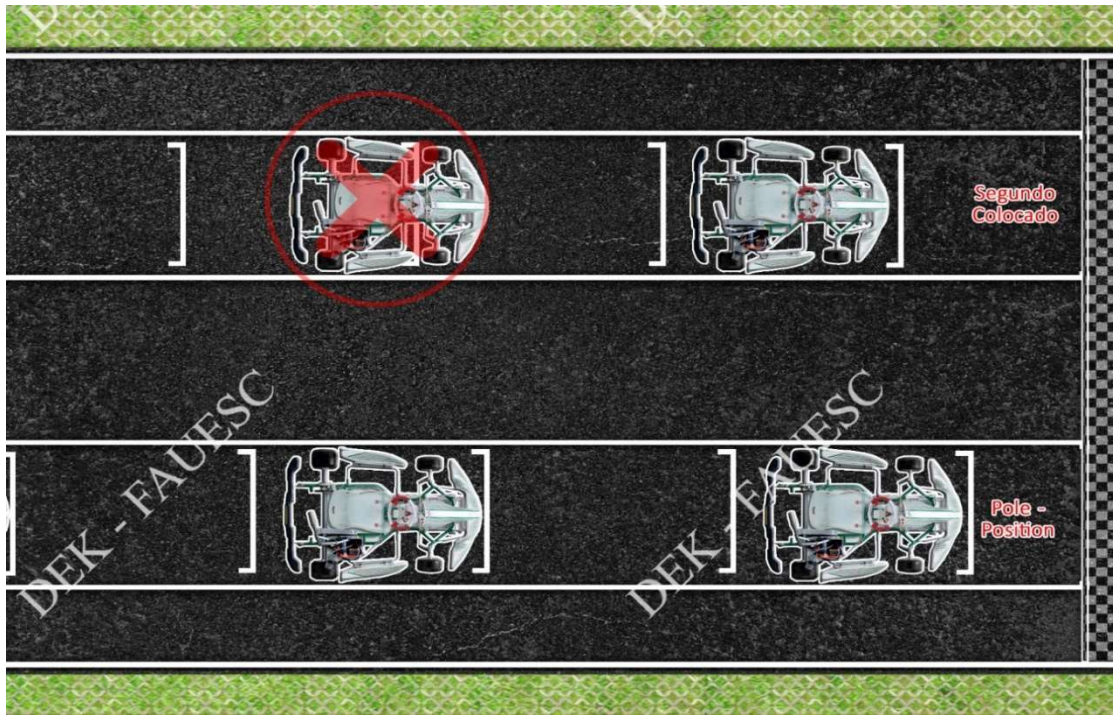


FIGURA 7 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 19º

PARÁGRAFO 20º: Os karts deveram se posicionar no grid de larga dentro das canaletas com o bico do kart em cima da linha de indicação da posição, não será permitido que as rodas do kart estejam em cima da linha e para fora das canaletas, caso ocorra essa situação, o kart infrator terá 10 segundos acrescido ao seu tempo total da bateria (queima de largada).



PARÁGRAFO 21º: A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens serão permitidas, os mecânicos somente poderão ajudar karts na categoria FT 170 e SHIFTER a partir do momento em que os karts tenham passado pela Linha de Partida depois de dada a largada. Até este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus, sob pena de punição ao piloto ao qual ele pertencer, será proibida qualquer manutenção no grid de largada. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no Parque Fechado, de onde o piloto deverá largar.

ARTIGO 13º - DO ACESSO À PISTA

Para as categorias cujos conjuntos piloto/kart puderem ser empurrados na pista, a organização fornecerá jalecos de identificação com cores e/ou números diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, o(s) empurrador(es) identificado(s) terá(ão) a obrigação de empurrar qualquer kart que necessite ser empurrado, e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro empurrador, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) empurrador(es) representar(em).

PARÁGRAFO 1º: Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo mapa operacional da pista, delimitado por fitas plásticas, e trajando corretamente os jalecos identificados para a categoria. Aqueles que não estiverem no local determinado e usando o colete de forma não adequada serão retirados da pista.

PARÁGRAFO 2º: Na categoria Graduados não será admitido empurradores.

PARÁGRAFO 3º: Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

ARTIGO 14º - DO FINAL DE ATIVIDADE DE PISTA

Após o encerramento de treinos livres, tomada de tempo e baterias, poderão ser aplicadas penalidades aos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos. Ao final das atividades de pista será expressamente proibido usar o circuito não oficial, anel externo, corte de curvas, quaisquer atalhos, etc., sob pena de desclassificação da atividade ou perda de 5 (cinco) minutos no próximo treino livre ou tomada de tempo.

ARTIGO 15º - DO RESULTADO

Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado e divulgado pelos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 1º: Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sub judice. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

PARÁGRAFO 2º: Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo

ARTIGO 16º - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

Será declarado campeão, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado na soma dos pontos obtidos nas duas baterias, de conformidade com a TABELA 2.

- a) Fica definido a tomada de tempos como critério de desempate referente a pontuação obtida.
- b) Se o piloto não largar em uma bateria, sua pontuação será 0 (zero).
- c) Se o piloto não atingir 75% da quantidade de voltas previstas para a bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- d) Se o piloto for excluído ou desclassificado de uma bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- e) No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos da pole position, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.
- f) Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da pole position. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da pole position. No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova.

Tabela 2 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

POLE POSITION	1º LUGAR	2º LUGAR	3º LUGAR	4º LUGAR	5º LUGAR	6º LUGAR
1 PONTO	24 PONTOS	22 PONTOS	20 PONTOS	18 PONTOS	16 PONTOS	14 PONTOS
7º LUGAR	8º LUGAR	9º LUGAR	10º LUGAR	11º LUGAR	12º LUGAR	13º LUGAR A ÚLTIMA POSIÇÃO
12 PONTOS	10 PONTOS	8 PONTOS	6 PONTOS	4 PONTOS	2 PONTOS	1 PONTO

PARÁGRAFO 1º: Para fazer jus à classificação, o piloto deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

PARÁGRAFO 2º: Sempre que 75% da quantidade total de voltas resultar em um número com decimais, o arredondamento será para o número inteiro anterior.

PARÁGRAFO 3º: A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

PARÁGRAFO 4º: A classificação do piloto nessa condição será sempre aquela registrada no momento da apresentação da bandeira.



ARTIGO 17º - DA PREMIAÇÃO

Serão premiados com troféus os 5 (cinco) primeiros de cada categoria, também será premiado o piloto que obtiver a pole position de cada categoria.

PARÁGRAFO 1º: Para receber o troféu o piloto terá que estar trajando seu macacão e sapatilhas devidamente fechados, com o seu capacete em mão.

PARÁGRAFO 2º: É obrigatório o uso de boné do patrocinador oficial do evento no pódio.

PARÁGRAFO 3º: Só será autorizada a saída do pódio após a foto oficial da premiação pelo fotógrafo oficial do evento.

ARTIGO 18º - DAS INFRAÇÕES

Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

- a) Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova; e
- b) Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, convidados do piloto, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator.

ARTIGO 19º - DAS PENALIDADES:

Todas as infrações contra o CDA, RNK, RPP e contra este Regulamento, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto:

- a) Advertência;
- b) Sinalizada;
- c) Verbal;
- d) Escrita;
- e) Perda de posição no grid;
- f) Acréscimo no tempo total;
- g) Perda de volta;
- h) Perda de posição na ordem de chegada;
- i) Impedimento de participação em treino oficial ou de parte dele;
- j) Multa (independentemente de outras sanções);
- k) Exclusão da tomada de tempo/bateria/prova;
- l) Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;
- m) Desclassificação da tomada de tempo/bateria/prova.
- n) Proibição de permanência nas dependências do Kartódromo Internacional Beto Carrero, até mesmo em seu entorno já que toda a área citada é de posse particular.

PARÁGRAFO 1º: O concorrente que efetuar pagamentos com cheque sem provimento de fundos ou cartão de crédito com cancelamento do pagamento de parcelas à organização do evento, CBA, FAUESC e fornecedores da organização ligados diretamente ao evento, de sua emissão ou de terceiros, terá sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

PARÁGRAFO 2º: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários Desportivos.

ARTIGO 20º - DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou concorrente, desde que conste na ficha de inscrição, contra participantes da mesma prova e da mesma categoria.

- a) As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução;
- b) A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra o qual está sendo impetrada;
- c) A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação; e
- d) Um piloto ou concorrente que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantos forem os competidores implicados na ação.

PARÁGRAFO ÚNICO: Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de concorrentes de categorias igualmente distintas.

ARTIGO 21º - DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

Toda reclamação deverá ser feita por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado no Art. 28 do RNK.

- a) A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao Diretor de Prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos Comissários Desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias; e
- b) A reclamação poderá ser entregue diretamente à secretaria de prova, que a encaminhará ao Diretor de Prova e/ou seu adjunto, para o envio aos Comissários Desportivos.

ARTIGO 22º - DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

- a) Contra a inscrição de piloto ou equipe - deverá ser apresentada em até 30 (trinta) minutos antes do início da tomada de tempo;
- b) Reclamações desportivas ou técnicas - deverão ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado da atividade de pista; e
- c) Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos Comissários Desportivos como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível

ARTIGO 23º - DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

Reclamações desportivas:

- a) Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante; e c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU.

Reclamações técnicas:

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU.

As condições para análise e julgamento das reclamações serão:

- a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação, e o reclamante não poderá ter removido seu kart do parque fechado.;
- b) No caso da necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá custear as despesas pela realização dos mesmos, não se limitando apenas pelas despesas dos exames técnicos, mas também toda e qualquer despesa oriunda do procedimento (honorários técnicos, honorários periciais, transporte, diária de armazenamento dos itens em questão e seguro, se for o caso);
- c) O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário; e
- d) A CBA ou FAU devolverá o equipamento verificado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos

ARTIGO 24º - DO DIREITO DE RECURSO AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos da mesma prova e da mesma categoria (a não ser nos casos de junção de categorias, em que é possível impetrar recurso contra piloto da outra categoria que fez parte da mesma prova), sem necessidade de caução.

PARÁGRAFO ÚNICO: O recurso é um direito de todo piloto, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como, contra decisões dos oficiais de competição.

ARTIGO 25º - DO DIREITO DE RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR

Todo concorrente terá o direito de impetrar recurso contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante CBA ou a FAU. O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os Comissários Desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contado a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão. Essa notificação e esse recurso deverão ser apresentados de acordo com o previsto no CDA

CAPÍTULO II - DO REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 26º - DAS PROIBIÇÕES

Todas as permissões que não estiverem explícitas neste regulamento serão terminantemente proibidas.

PARÁGRAFO ÚNICO: Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

ARTIGO 27º - DAS PROIBIÇÕES

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, FIA Karting, CBA/FIA Karting, FIA Karting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam:

- a) Chassi;
- b) Painel Dianteiro (Bico);
- c) Painel Superior Dianteiro (Gravata);
- d) Para-choque Traseiro;
- e) Motor;
- f) Flange;
- g) Carburador;
- h) Intake Silencer;
- i) Curva de Escapamento;
- j) Escapamento e seus auxiliares;
- k) Ignição;
- l) Pneus;
- m) Além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

ARTIGO 28º - DA VALIDADE

Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de treinos livres e da tomada de tempo e/ou da bateria/prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 20 deste regulamento, e no CDA e RNK.

PARÁGRAFO 1º: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações em seus respectivos prazos de validade, salvo disposição específica em contrário.

PARÁGRAFO 2º: Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

ARTIGO 29º - DO LACRE E DA IDENTIFICAÇÃO

Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

PARÁGRAFO 1º: A adulteração, a violação ou a quebra não-autorizada dos lacres de identificação resultará na exclusão ou desclassificação (conforme o caso) sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

PARÁGRAFO 2º: Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova (a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).

PARÁGRAFO 3º: Quando especificado equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc.), a troca não autorizada deste equipamento, quer por outro retirado no fornecedor, quer por outro fornecido pela organização, resultará na exclusão ou desclassificação do concorrente, conforme o caso. Se a troca não autorizada for feita entre concorrentes, ambos serão penalizados conforme acima.

ARTIGO 30º - DOS PROCEDIMENTOS

A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes determinadas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

PARÁGRAFO 1º: Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

PARÁGRAFO 2º: A montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação do concorrente.

PARÁGRAFO 3º: O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. Em nenhum caso, o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

PARÁGRAFO 4º: Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

PARÁGRAFO 5º: Todos os equipamentos e/ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos à disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.

PARÁGRAFO 6º: Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio concorrente.

ARTIGO 31º - DOS EQUIPAMENTOS

Equipamentos relacionados a este artigo (Do motor; Do escapamento; Do carburador; Do Peso; Do Chassi; Dos Freios; Da Carenagem; Do Para-choque Traseiro; Da identificação; Dos Acessórios): Deverão ser conforme no CAPÍTULO IV - DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA deste regulamento e demais itens previstos no RNK 2024.

ARTIGO 32º - DO COMBUSTÍVEL

Incluso no valor da inscrição. O piloto devera retirar o kit junto a secretaria, aonde estarão os vouchers de combustível, que deverão ser entregues, obrigatoriamente, no abastecimento da prova.

- a) Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 será utilizado como combustível somente gasolina comum; e
- b) Para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina podium e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 22/1.

PARÁGRAFO 1º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/mecânicos, obrigatoriamente, o kart com o tanque drenado para a tomada de tempo e sem qualquer tipo de reservatórios, galões, garrafas e similares.

PARÁGRAFO 2º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/mecânicos, obrigatoriamente, o kart com o tanque lacrado não podendo drenar para as baterias.

PARÁGRAFO 3º: Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

PARÁGRAFO 4º: A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.

PARÁGRAFO 5º: Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

PARÁGRAFO 6º: Por questões de segurança somente serão abastecidos os tanques dos karts, não serão abastecidos galões.

PARÁGRAFO 7º: A partir do 1º treino oficial, obrigatorio aquisicao do combustivel junto a organizacao.

ARTIGO 33º - DO ABASTECIMENTO

O piloto/equipe deverá apresentar o *voucher*, adquirido na secretaria da prova, ao responsável pelo abastecimento a cada atividade de pista.

PARÁGRAFO 1º: Após o abastecimento, obrigatoriamente, o pilotos/equipe deverá se dirigir ao pré-grid a cada atividade de pista.

ARTIGO 34º - DOS PNEUS

Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, fornecidos, sorteados e lacrados pela Paralego Racing.

PARÁGRAFO 1º: O(s) jogo(s) de pneus será do tipo *slick* da marca MG Pneus, deverá ser adquirido junto ao fornecedor oficial, o qual irá carimbar a folha controle do piloto e lacrar os pneus.

PARÁGRAFO 2º: A folha controle deverá, obrigatoriamente, ser entregue na secretaria da prova para cadastro.

PARÁGRAFO 3º: Os pneus ficarão em posse dos pilotos e equipes, sendo de total responsabilidade, do piloto e equipe, as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após a Tomada de Tempo e baterias.

PARÁGRAFO 4º: Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da Tomada de Tempo e/ou bateria.

PARÁGRAFO 5º: Caso um pneu apresente furo ou defeito, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto poderá perder 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

PARÁGRAFO 6º: Em todas as categorias os pilotos/equipe deverão participar do sorteio dos pneus de acordo com a programação do evento, sob a pena de se não fazê-lo, perder a melhor volta da classificação.

PARÁGRAFO 7º - PNEUS DE CHUVA: Para a utilização de pneus de chuva na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus que será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo mantido, durante aquela classificação, na área do Parque Fechado, ou ainda, usado na tomada de tempo para a classificação. Caso um pneu apresente furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto perderá 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento. Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte. Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usado na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica.

PARÁGRAFO 8º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/equipe, obrigatoriamente, com os pneus vazios para tomada de tempo, Bateria 1 e Bateria 2.

ARTIGO 35º - DO PAINEL FRONTAL

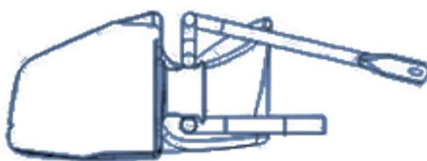
O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da tomada de tempo e provas, nos termos previstos no Desenho Técnico nº 2d da CIK (ver FIGURA 6). A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no Inciso VI do Art. 24 do RNK 2024.

Para todas as categorias, exceto PMK, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA, também poderá ser utilizado o painel frontal homologado FIA Karting e registrado na CBA, conforme previsto no Artigo 41 do RNK 2024.

Desenho Técnico nº 2d

Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A).

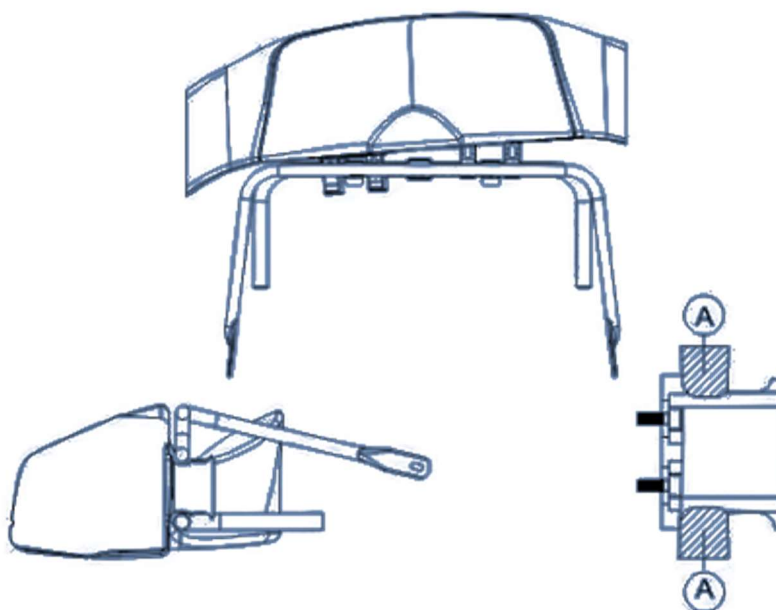


Figura 6 - Desenho Técnico nº 2d da CIK

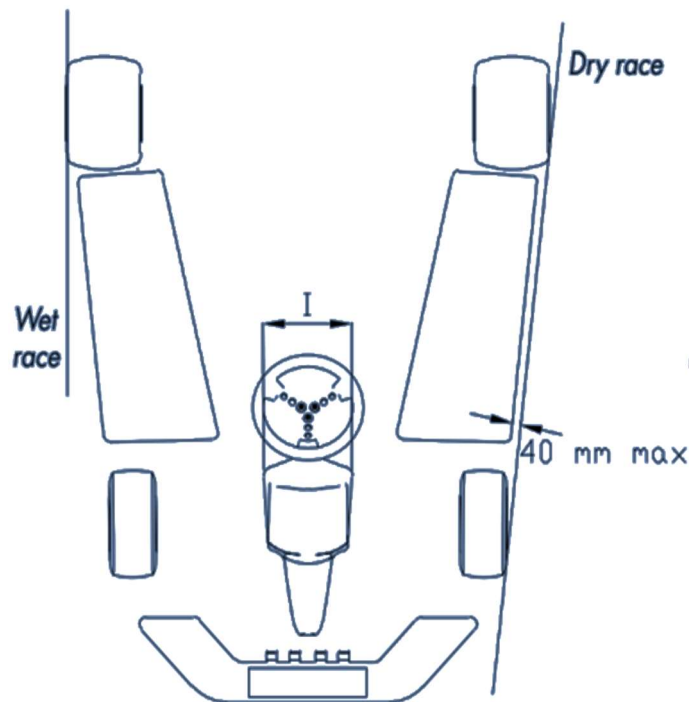
PARÁGRAFO 1º: O Juiz de Fato, que terá como função principal relatar aos Comissários Desportivos eventuais irregularidades com o posicionamento do painel frontal, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

PARÁGRAFO 2º: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIA Karting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no parágrafo quarto do Inciso VII do Art. 24 do RNK 2024. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentando recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, **o piloto do kart em questão será excluído do evento.**

PARÁGRAFO 3º: Será proibido o uso de quaisquer ferramentas para a armação e o desarme das duas garras do painel frontal previstas na ficha de homologação.

PARÁGRAFO 4º: Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariadas.

PARÁGRAFO 5º: A largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto “eixo”



dianteiro (Ver FIGURA 7).

Figura 7 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 5º

PARÁGRAFO 6º: O Juiz de Fato poderá se valer, tanto de suas próprias observações visuais, quanto de imagens de vídeo ou de fotografia, ou ainda de qualquer outro artifício, para emitir seu relato aos Comissários Desportivos, quanto a uma eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal.

PARÁGRAFO 7º: Na hipótese da irregularidade ser constatada por um sistema de câmeras contratado pela organização do evento, o Juiz de Fato enviará o seu relato aos Comissários Desportivos, que deverão aplicar a penalidade em tempo, ao término da atividade, com base na constatação do fato no instante da filmagem, independentemente do que for verificado quando da entrada do kart no Parque Fechado.

PARÁGRAFO 8º: De acordo com o disposto na regulamentação 2024 FIA KARTING GENERAL PRESCRIPTIONS - 4 - GENERAL REGULATIONS - 2) Sporting Prescriptions - 2.3.3 Front Fairing & Front Fairing Mounting Kit – This decision is not subject to appeal, da penalidade em tempo imposta pelos Comissários Desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, não caberá nenhum recurso.

PARÁGRAFO 9º: Se a verificação estabelecer que o painel frontal não esteja em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar a área de montagem e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos treinos de aquecimento, tomada de tempo e prova(s), a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos Comissários técnicos.

PARÁGRAFO 10º: Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos neste artigo. Eventuais reclamações e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

PARÁGRAFO 11º: A Bandeira Preta com Círculo Laranja não será mostrada nos casos em que o Painel Frontal não estiver na posição correta.

PARÁGRAFO 12º: Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart estiver fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade será aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja, toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

PARÁGRAFO 13º: Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal após qualquer prova, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo de prova.

PARÁGRAFO 14º: Se o Juiz de Fato relatar que tenha ocorrido o contido no Parágrafo Segundo do Inciso I do Art. 41 do RNK, o piloto será excluído ou desclassificado da atividade, a critério dos Comissários Desportivos.

ARTIGO 36º - DO ESCAPAMENTO

Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases no conjunto completo (curva de escape, escapamento, flexível e abafador), salvo disposição específica na categoria.

PARÁGRAFO 1º: Categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado, Sênior-Am e Sênior- Pro: o sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm (medido com o 2º abafador na posição mais alta), medidos do solo até a sua extremidade superior, e nem exceder o perímetro da parte mais externa do pára-choque (esta última com exceção das categorias Júnior Menor e Júnior).

PARÁGRAFO 2º: Deverá ser utilizado o escapamento com coletor ou com a curva homologados, do motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, assim como somente o flexível deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor.

PARÁGRAFO 3º: Proibido o uso de abraçadeira metálica para prender o escape ao berço. Esta fixação deverá usar exclusivamente molas de tamanho e tensão adequados.

PARÁGRAFO 4º: *Power-valve* será proibido, ou seja, todo sistema que de forma manual, elétrica, hidráulica ou por qualquer outro meio, puder modificar o ciclo normal da descarga, ou o ciclo normal dos seus gases, em qualquer ponto entre o pistão e a saída do escapamento ao ar livre, quando o motor estiver em funcionamento.

PARÁGRAFO 5º: Para as categorias Júnior Menor e Júnior a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena, conforme FIGURA 8.



Figura 8 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 5º

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

- a) O comprimento total do escapamento será de 810,0 mm, com tolerância de 5,0 mm para mais, e de 10,0 mm para menos.
- b) Será medido o conjunto completo e montado da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas.
- c) Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir do flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape.
- d) Essa medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

PARÁGRAFO 6º: Para as categorias Novato de Kart (N/PNK), Sênior de Kart (Sam/PSK-Am) e Sênior de Kart (Spro/PSK-Pro) a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena,



conforme FIGURA 9.

Figura 9 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 6º

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

- a) O comprimento total do escapamento será de 770,0 mm, com tolerância de 5,0 mm para mais, e de 10,0 mm para menos.
- b) Será medido o conjunto completo e montado da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas.
- c) Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir do flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape.
- d) Essa medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

PARÁGRAFO 7º: Flexível deverá ser metálico, de construção helicoidal, em peça única (sem junção de diferentes materiais através de qualquer processo) com diâmetro interno de (45 ± 2) mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não-flexível (tubos de qualquer natureza).

- a) Para as categorias F4 será obrigatório o uso de flexível com comprimento de (85 ± 5) mm

PARÁGRAFO 8º: Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor, devendo ser retirada obrigatoriamente a manta de lã de vidro.

PARÁGRAFO 9º: Para as categorias F4 deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, conforme FIGURA 10.

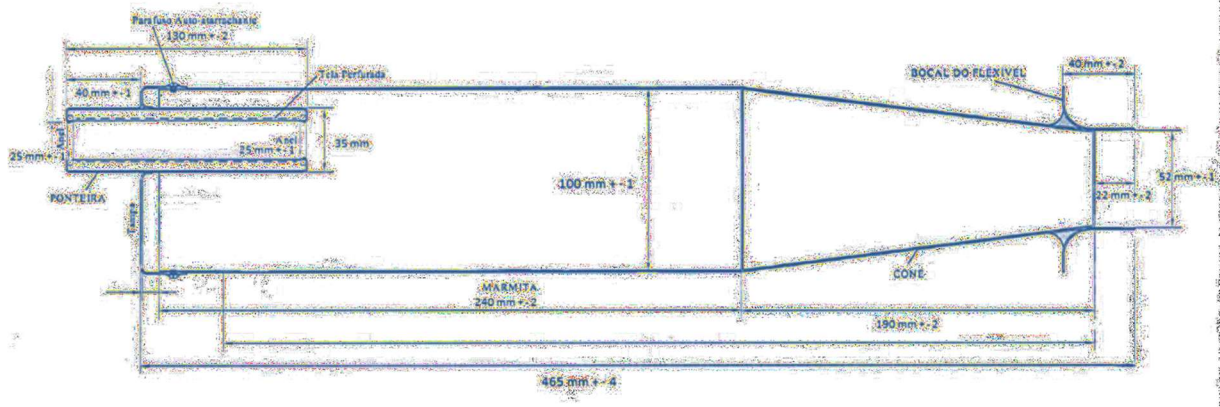
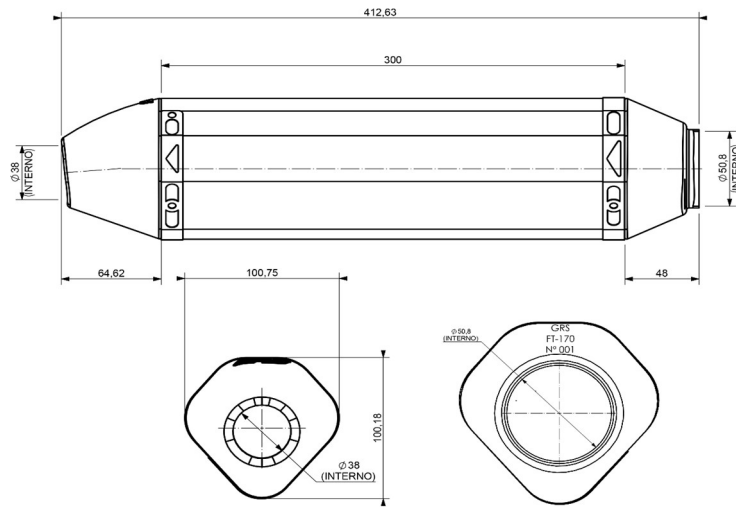


Figura 10 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 9º

PARÁGRAFO 10º: Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA, proibido adulterar o aspecto externo das peças homologadas do sistema de escape, com qualquer método (ex: polimento, *coating* de qualquer natureza, pintura, enfitamento, entre outros).

PARÁGRAFO 11º: Para a categoria FT 170 o escapamento deverá ser utilizado da marca GRS, modelo



HP EXTREME, fornecido por Claudinho Racing.

Figura 11 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 11º

ARTIGO 37º - DA MANUTENÇÃO

Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito a seguir:

- a) **Treinos livres ou de aquecimento:** O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.
- b) **Tomada de tempo:** Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- c) **Baterias ou provas:** O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou do motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.

PARÁGRAFO 1º: A desobediência ao disposto no Inciso a) deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme Art. 19 do RNK e o CDA, a critério dos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 2º: A desobediência ao disposto nos incisos b) e c) deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

PARÁGRAFO 3º: Nos treinos livres oficiais com tempo inferior a 15 minutos, poderá não ser permitida a manutenção, a critério dos Comissários Desportivos.



CAPÍTULO III - DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA

ARTIGO 38º - MIRIM DE KART E CADETE DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o Honda GX 160, autorizado CBA.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Poderá sofrer variações para a equalização dos motores.

PARÁGRAFO 5º - EMBREAGEM: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 6º - VELA: BPR6ES NGK, será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo:

a) **MIRIM:** 102 kg; e

b) **CADETE:** 106 kg;

PARÁGRAFO 10º - COROA: 65 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 39º - JÚNIOR MENOR DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o IAME MY13, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º: A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0 mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 8. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 132 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 72 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.



ARTIGO 40º - JÚNIOR DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o IAME MY13, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00 mm e diâmetro máximo do furo de 28,00 mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 8. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 147 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 73 destes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 41º - GRADUADO DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Próprio, homologado CBA e conforme RNK 2024

PARÁGRAFO 2º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 3º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 4º - CHASSI: Conforme RNK 2024, chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA.

PARÁGRAFO 5º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 6º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 155 kg.

PARÁGRAFO 7º - COROA: Até 74 dentes.

PARÁGRAFO 8º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 42º - NOVATO DE KART

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o IAME MY10, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 9. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de 158 Kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 73 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024

ARTIGO 43º - Super Sênior (SS), Super Sênior Máster (SSM), Super Sênior Master 60+ (60+)

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o IAME X30, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00 mm e diâmetro máximo do furo de 28,00 mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

- a) X30 SÊNIOR: 170 kg
- b) X30 SUPER SÊNIOR e 60+: 177 kg;

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 77 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 44º - SÊNIOR DE KART - SAM; SÊNIOR DE KART - SPRO

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o IAME MY10, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. 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 B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido Homologação anterior e vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 9. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

- a) SÊNIOR DE KART - SAM: 170 kg;
- b) SÊNIOR DE KART - SPRO: 167 kg;

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 77 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 45º - SHIFTER KART – SKG; SKS

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - 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 insertos 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 11cc). 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.

PARÁGRAFO 2º - FREIO: – Deverá ser homologado CBA, FIA-Karting/CBA, FIA-Karting autorizado CBA ou FIA-Karting, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

PARÁGRAFO 3º - 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.



PARÁGRAFO 4º - 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.

PARÁGRAFO 5º - 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.

PARÁGRAFO 6º - FLANGE: Será livre.

PARÁGRAFO 7º - 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.



PARÁGRAFO 8º - PIRÂMIDE: Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.

PARÁGRAFO 9º - FILTRO DE AR: Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

PARÁGRAFO 10º - 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.

PARÁGRAFO 11º - 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.

PARÁGRAFO 12º - RELAÇÃO COROA E PINHÃO: Será livre.

PARÁGRAFO 13º - 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 46º - F-4 JÚNIOR; F-4 GRADUADO; F-4 SÊNIOR; F-4 SUPER SÊNIOR; F-4 SUPER SÊNIOR MASTER; F-4 195 KG

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e sorteado será o Honda GX 390, autorizado CBA.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Poderá sofrer variações para a equalização dos motores.

PARÁGRAFO 5º - EMBREAGEM: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 6º - VELA: BPR6ES NGK, será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, 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 e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

- a) F-4 JUNIOR: 155 kg;
- b) F-4 GRADUADO: 183 kg;
- c) F-4 SÊNIOR: 183 kg;
- d) F-4 SUPER SÊNIOR: 183 kg;
- e) F-4 SUPER SÊNIOR MASTER: 183 kg.
- f) F-4 195: 195 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: 39 dentes para todas categorias F4.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 47º - FT170 Graduado e Sênior

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: PRÓPRIO

- a) Honda CG 150 cc TITAN;
- b) Honda FAN 125 cc a partir de 2009;
- c) Honda BRÓS 150 cc a partir de 2006. (Com ou sem partida elétrica).
- d) Permitido intercâmbio de peças entre as matrizes mencionadas.
- e) Sistema de refrigeração do motor original. Proibido qualquer tipo de adaptação para refrigeração forçada do motor e seus líquidos.

PARÁGRAFO 2º - CABEÇOTE: Original ou paralelo equivalente, preparação livre mantendo o aspecto externo e as medidas externas originais, permitido o faceamento. Preparação livre do conjunto e suas peças tal como molas, calços, corrente de comando, guias, esticador, etc.

- a) Permitido o número máximo de duas válvulas sendo 01 (uma) Válvula de Admissão e 01 (uma) Válvula de Escape mantendo as seguintes medidas:
 - i. Válvula de admissão com diâmetro máximo absoluto de 30 mm; e
 - ii. Válvula de escape com diâmetro máximo absoluto de 26 mm.

PARÁGRAFO 3º - COMANDO DE VÁVULAS: Preparação livre, permitido ajuste na posição da engrenagem do comando. Cavalete de fixação, rolamentos e suas dimensões originais.

Balanceros, roletes e suas fixações e dimensões originais.

PARÁGRAFO 4º - TAXA DE COMPRESSÃO: Taxa de compressão livre.

PARÁGRAFO 5º - PISTÃO: Diâmetro máximo do pistão 61,6 mm, retrabalho livre.

PARÁGRAFO 6º - CILINDRO: Original ou paralelo equivalente. O cilindro deverá ser mantido com o aspecto externo original. Permitido faceamento.

PARÁGRAFO 7º - CURSO: O curso original da matriz (* 57,8 mm).

- a) Permitido retrabalho no Virabrequim mantendo o curso original da matriz.
- b) Biela original ou paralela equivalente sem retrabalho (Pino 13 mm, 14 mm e 15 mm). Pino da biela, gaiola, pino do pistão deverá manter as medidas e dimensões originais sendo proibido retrabalho.
- c) Obrigatório o uso dos rolamentos do Virabrequim com as dimensões originais.
- d) Permitido retirar o balanceador harmônico.

PARÁGRAFO 8º - CARBURADOR: Original Honda ou Paralelo equivalente dos modelos:

- a) STRADA 200 cc;
- b) XR 200 cc;
- c) CRF 230 cc; e
- d) Preparação livre.

PARÁGRAFO 9º - BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Permitido o uso de bomba de combustível com acionamento a vácuo.

PARÁGRAFO 10º - COLETOR ADMISSÃO: – Livre.

A mangueira de vácuo para acionamento da bomba de combustível poderá ser adaptada ao coletor de admissão.

PARÁGRAFO 11º - IGNIÇÃO: Sistema elétrico livre.

- a) CDI: Será obrigatório o uso da CDI marca (SERVITEC) modelo programável para CG 150 cc TITAN ligada ao sistema de ignição no segundo programa com corte a 10650 RPM; na ausência
- b) Bobina: Livre;
- c) Bobina de Pulso: Original ou paralela equivalente respeitando a fixação original; e
- d) Volante: Original, preparação livre.

PARÁGRAFO 12º - EMBREAGEM: Original contendo todas as peças do conjunto. Permitido o uso de calços e molas adicionais. Não é permitido travar a embreagem.

PARÁGRAFO 13º - CAIXA DE MARCHA: Permitido apenas os modelos das matrizes:

- a) Honda CG 150 cc TITAN;
- b) Honda FAN 125 cc a partir de 2009;
- c) Honda BRÓS 150 cc a partir de 2006;
- d) Completas com todas as peças do conjunto;
- e) A caixa não poderá ultrapassar o número máximo de cinco velocidades;
- f) As engrenagens deverão ter suas dimensões, aspecto e quantidades de dentes; originais, sendo proibido qualquer tipo de retrabalho;
- g) Permitido retificar apenas os encaixes e os pinos das engrenagens;
- h) Obrigatório uso dos rolamentos dos eixos da caixa de marcha com as dimensões originais; e
- i) Obrigatório Trambulador, Garfos e Eixos originais.

PARÁGRAFO 14º - FILTRO DE AR: Não é obrigatório o uso de filtro de ar.

PARÁGRAFO 15º - RESPIRO DO MOTOR: Uso obrigatório de reservatório recuperador de fluidos fixado ao chassi/motor, ligado ao respiro do motor por meio de tubo flexível. **O reservatório deve desempenhar a função para a qual foi designado, sendo passível de penalização.**

PARÁGRAFO 16º - CORRENTE: Passo 428.

PARÁGRAFO 17º - RELAÇÃO PINHÃO X CORÔA: Livre.

PARÁGRAFO 18º - CHASSI: poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido Homologação anterior e vigente.

PARÁGRAFO 19º - SISTEMA DE FREIO: Proibido uso de sistema de freio dianteiro.

PARÁGRAFO 29º - COMBUSTÍVEL: Próprio do tipo Etanol de uso comum.

PARÁGRAFO 20º - PESO: 183 kg.

PARÁGRAFO 21º - PNEUS: MG Vermelho

ARTIGO 48º - ROK KIDS

Informações técnicas das categorias em questão.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: O sorteio dos motores Vortex VLR 100 cc e kit relacionado para a categoria ROK Kids serão locados junto à Novakart Brasil e serão sorteados nas seguintes condições:

- a) Sorteio realizado no local e horário previsto no cronograma da prova de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico.
- b) Os competidores poderão acompanhar todo o processo.
- c) Características do motor e acessórios incluídos: Os motores, devidamente lacrados pela Novakart Brasil, serão entregues com mesa do motor, escape, carburador, filtro de ar, chicote de partida, suporte de bateria e bateria.
- d) O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:
 - a. A responsabilidade pelo motor + kit que acompanha o motor desde o momento em que recebê-lo da Novakart Brasil, até o momento da sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal, sendo que o kart não poderá sair do parque fechado com o motor;
 - b. A Novakart Brasil se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material; e O motor quebrado (travado) por carburação, havendo violação do lacre das agulhas do carburador, deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão, a preço de tabela da Novakart Brasil, no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor, escapamento, carburador, filtro de ar, chicote da Centralina, suporte da bateria e bateria também serão de responsabilidade do piloto.
 - e) Condições para eventuais trocas de motores: A Novakart Brasil disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca.
 - f) A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local.
 - g) As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.
 - h) Se a troca for procedida após o treino livre, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
 - Se houver quebra do pistão;
 - Se houver quebra da biela; Se houver a fusão da biela;
 - Se houver a quebra do eixo da biela;
 - Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
 - Se a rosca da porca da curva espanar.
 - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “f” do inciso V, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, seguindo os seguintes termos: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá 5 (cinco) posições no grid de largada, e no caso de uma segunda troca, a perda será de 7 (sete) posições e depois subsequente.
 - i) A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 2º - EMBREAGEM: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 3º - CARBURADOR: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FILTRO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 5º - ESCAPAMENTO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 6º - BATERIA: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 7º - VELA: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 8º - CHASSI: Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 115 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: Somente será permitida a coroa de 69 dentes.

PARÁGRAFO 11º - COMBUSTÍVEL: Gasolina Podium com óleo Motul 800 na proporção de 22/1.

PARÁGRAFO 12º - PNEUS: da marca MG selo Kadett.

PARÁGRAFO 13º - FREIOS: Permitido o uso do freio mecânico e/ou hidráulico.

CAPÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 49º - DOS CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos, levando sempre em consideração esse regulamento, RNK e CDA como diretriz.

ARTIGO 50º - DAS RESPONSABILIDADES

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, CLUBE KART PENHA e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver(em) cometido ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, CLUBE KART PENHA, Conselho Técnico Desportivo da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas, imagens e referências neste documento.

Penha, Santa Catarina, 3 de Julho de 2023.

Presidente da FAUESC
Admir Gelsemino Chiesa

Diretor Estadual de Kart FAUESC
Paulo Elias Gomes

Presidente do Clube Kart Penha
Jonni Janke