

KBC

KARTÓDROMO IN. BETO CARRERO



COPA BETO CARRERO

2025



REGULAMENTO GERAL



CAPÍTULO I - DO REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DAS NORMAS

O presente Regulamento obedecerá às normas do CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO (CDA) 2025, REGULAMENTO NACIONAL DE KART (RNK) 2025 e ao REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA (RPP).

ARTIGO 2º - DA PROMOÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

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

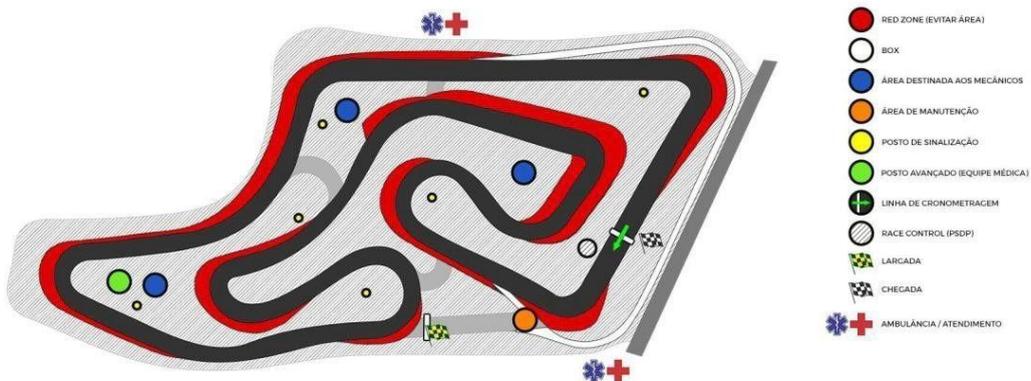
PARÁGRAFO 1º - DATAS E LOCAL: Todas as etapas serão disputadas no Kartódromo Internacional Beto Carrero, no seu traçado nº 2, sentido horário, e terá 5 etapas nas seguintes datas;

- 21 e 22 de fevereiro de 2025;
- 04 e 05 de abril de 2025;
- 06 e 07 de junho de 2025;
- 29 e 30 de agosto de 2025 e;
- 24 e 25 de outubro de 2025.

PARÁGRAFO 2º - MAPA DO EVENTO:

MAPA PLANO OPERACIONAL (PISTA)

COPA BETO CARRERO
KARTÓDROMO INTERNACIONAL BETO CARRERO





ARTIGO 3º - DA SUPERVISÃO

A supervisão do evento será exercida pela autoridade desportiva estadual Federação de Automobilismo 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 DEK, serão comunicadas pela FAUESC, por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

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 e 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 na Copa Beto Carrero:

- a) Mirim de Kart (M): Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2025 portadores da licença PMK da CBA;
- b) Cadete de Kart (C): Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2025 portadores da licença PCK da CBA;
- c) Mini (MN): aberta a pilotos com idades entre 9 e 12 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK;



- d) OKN-Júnior: Aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados no ano da emissão da cedula desportiva;
- e) OKN-Júnior ROOKIE: Pilotos com licença CBA 2025 de Júnior, em seu primeiro ano de filiação;
- f) OKN: Aberta a Pilotos com licença CBA 2025 PGK ou PSK-PRO;
- g) Novato de Kart (N): Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completadas em 2025 portadores da licença PNK da CBA;
- h) Sênior Pro (SP X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am;
- i) Sênior Am (S X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Am;
- j) Super Sênior (SS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA para kart;
- k) Grand Super Sênior (GSS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima;
- l) F-4 Júnior (F4J): Aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK;
- m) F-4 Graduado (F4G): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK, PNK, PSK-Pro e PSK-Am;
- n) F-4 Sênior (F4S): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am;
- o) F-4 Super Sênior (F4SS): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima;
- p) F-4 Grand Super Sênior (F4GSS): aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima;

PARÁGRAFO 1º - MÍNIMO DE PARTICIPANTES POR CATEGORIA: Formação de grid mínimo por categoria será de 5 (CINCO) karts.

PARÁGRAFO 2º: Agrupamento por categoria, caso necessário, ficará a critério do diretor de prova e comissários, não caberá reclamação.



PARÁGRAFO 3º: 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 4º: 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.

ARTIGO 6º - INSCRIÇÕES

Somente serão considerados inscritos os pilotos que realizarem o pagamento da inscrição no site oficial CBC. Será obrigatório o preenchimento do formulário de inscrição no sistema de registro da competição, todos os participantes do evento terão que assinar digitalmente o termo de compromisso e autorização do uso de imagem, informando seus dados pessoais.

Tabela 1 - TABELA DE VALORES

CATEGORIAS	INSCRIÇÃO	COMBUSTÍVEL	MOTOR	PNEUS
Mirim de Kart	R\$ 900,00	R\$ 120,00	R\$ 485,00	R\$ 910,00
Cadete de Kart	R\$ 900,00	R\$ 120,00	R\$ 485,00	R\$ 910,00
OKN-Júnior	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.695,00	R\$ 1.150,00
OKN-Júnior Rookie	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.695,00	R\$ 1.150,00
Novato de Kart	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.150,00
OKN	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	PRÓPRIO	R\$ 1.210,00
Sênior de Kart am	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.200,00	R\$ 1.150,00
Sênior de Kart pro	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.200,00	R\$ 1.150,00



F-4 Júnior	R\$ 1.030,00	R\$ 225,00	R\$ 595,00	R\$ 1.150,00
F-4 Graduado	R\$ 1.030,00	R\$ 225,00	R\$ 595,00	R\$ 1.150,00
F-4 Sênior	R\$ 1.030,00	R\$ 225,00	R\$ 595,00	R\$ 1.150,00
F-4 Super Sênior	R\$ 1.030,00	R\$ 225,00	R\$ 595,00	R\$ 1.150,00
F-4 Grand Super Sênior	R\$ 1.030,00	R\$ 225,00	R\$ 595,00	R\$ 1.150,00
Super Sênior	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.200,00	R\$ 1.150,00
Grand Super Sênior	R\$ 1.300,00	R\$ 375,00	R\$ 1.200,00	R\$ 1.150,00
Mini	R\$ 900,00	R\$ 200,00	R\$ 1.030,00	R\$ 910,00

OBS: Os valores do motor com a RBC Motores e os valores dos pneus com a PARALEGO RACING.

PARÁGRAFO 1º: Os valores (Ver TABELA 1) se referem às cinco etapas do ano. Caso não haja mudanças substanciais na economia e nos insumos que compõem os custos do evento, estes valores serão mantidos para as cinco etapas.

PARÁGRAFO 2º: O piloto inscrito em duas categorias terá um desconto de 50% no valor da inscrição de menor valor.

PARÁGRAFO 3º: Na secretaria de prova o piloto deverá conferir a sua inscrição e retirar as pulseiras para entrar no parque fechado, ir ao stand da RBC para efetuar o pagamento da locação dos motores, em seguida ir a Paralego Racing efetuar o pagamento da quantidade de pneus MG definido no regulamento técnico de cada categoria, e por fim, comparecer a secretaria da FAUESC para validar a carteira de piloto.

PARÁGRAFO 4º: Cada piloto terá direito a uma pulseira para o seu mecânico e o seu chefe de equipe deverá retirar a sua pulseira diretamente na secretaria de prova.



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 comprovante de pagamento.

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, o 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 OKN o pneu a ser utilizado será o MG amarelo e demais categorias o pneu 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.

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 da FAUESC; e Pilotos e/ou mecânicos deverão 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, ficando 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, cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

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 já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, perderá 5 (cinco) posições na tomada de tempo, primeira ou segunda prova do dia. 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 4º 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 sujeita 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 na tomada de tempo, 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 todas as categorias, a troca acarretará a seguinte penalidade:

- a) 1ª troca – perda de 3 (três) posições;



- b) 2ª troca – perda de 5 (cinco) posições;
- c) 3ª troca – perda de 7 (sete) posições; e
- d) 4ª troca – perda de 10 (dez) posições.

PARÁGRAFO 13º: O prazo para a solicitação da troca de motor é de 15 minutos após o término da atividade de pista.

EX: Finalizado atividade de pista às 00:00, o piloto só poderá solicitar a troca até às 00:15.

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 PJK 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, para instruções ou para 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 de 7 minutos, 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 o recolhimento do equipamento.



PARÁGRAFO 11º: É obrigatório o uso do pneu slick novo e lacrado para a tomada de tempo. Em caso de chuva, o uso do pneu de chuva é escolha do piloto, sendo o mesmo lacrado para as baterias.

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 em tempo hábil 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, quando autorizada pelos comissários técnicos ou desportivos.

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.

ARTIGO 13º - DA LARGADA DA PROVA

Na largada, os karts estarão dispostos dois a dois para a saída lançada. Será exigido para o momento da largada que todo o pelotão, liderado pelo *pole position*, faça o percurso pré-determinado para a volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado.

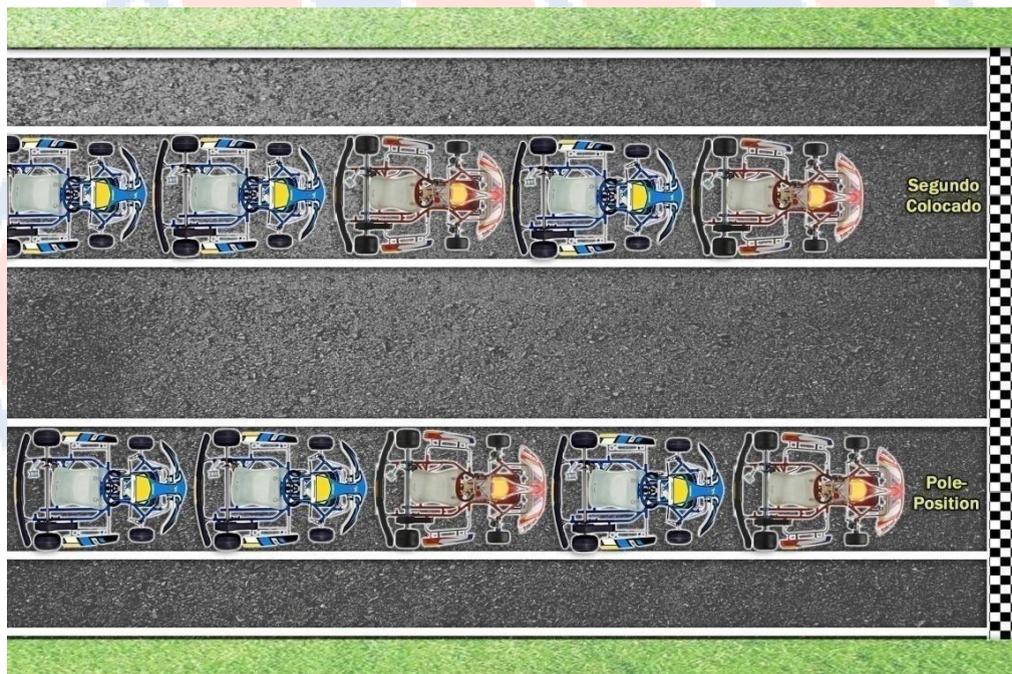
PARÁGRAFO 1º: A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do *pole position*. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do *pole position* no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção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





PARÁGRAFO 2º: 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 3º: 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).



PARÁGRAFO 4º: 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 5 (dez) segundos se tiver cruzado totalmente as referidas linhas.(ver FIGURA 4).

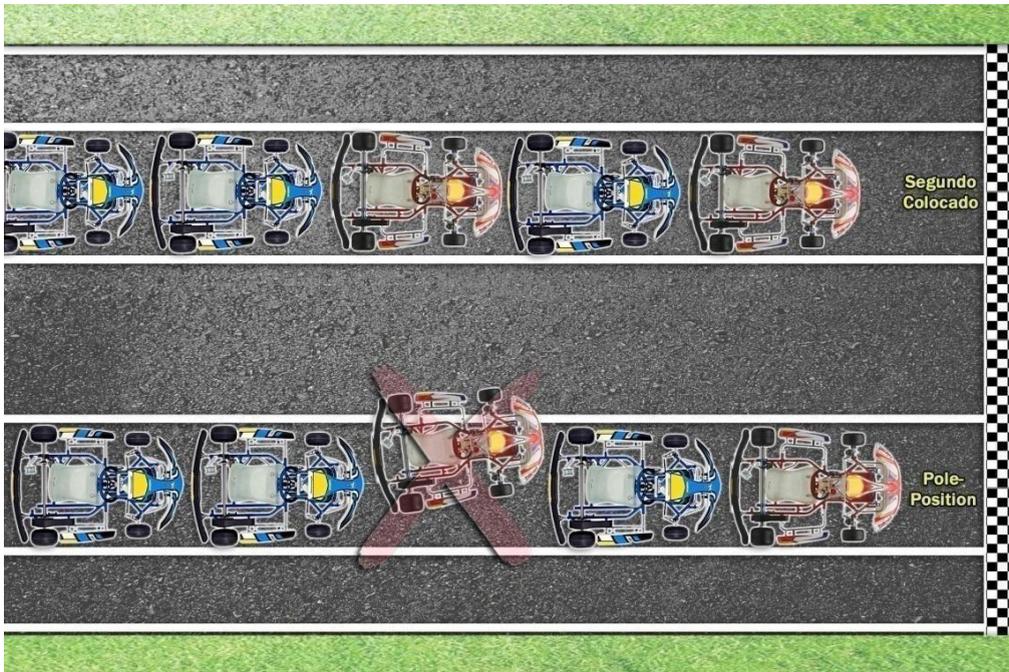


Figura 3 - Referente ao ARTIGO 13º, PARÁGRAFO 4º

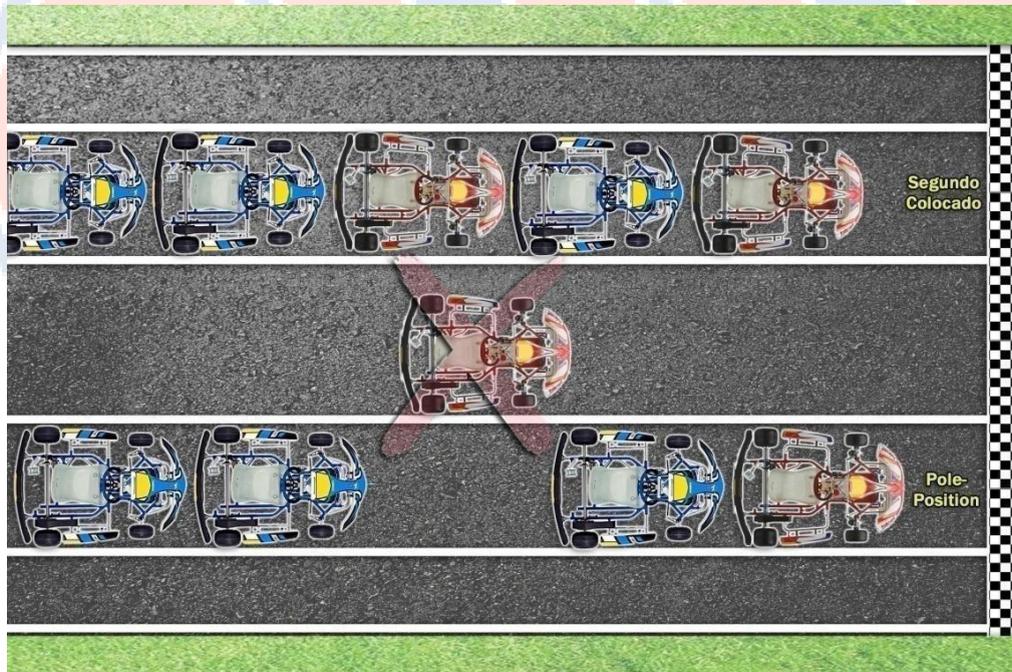


Figura 4 - Referente ao ARTIGO 13º, PARÁGRAFO 4º

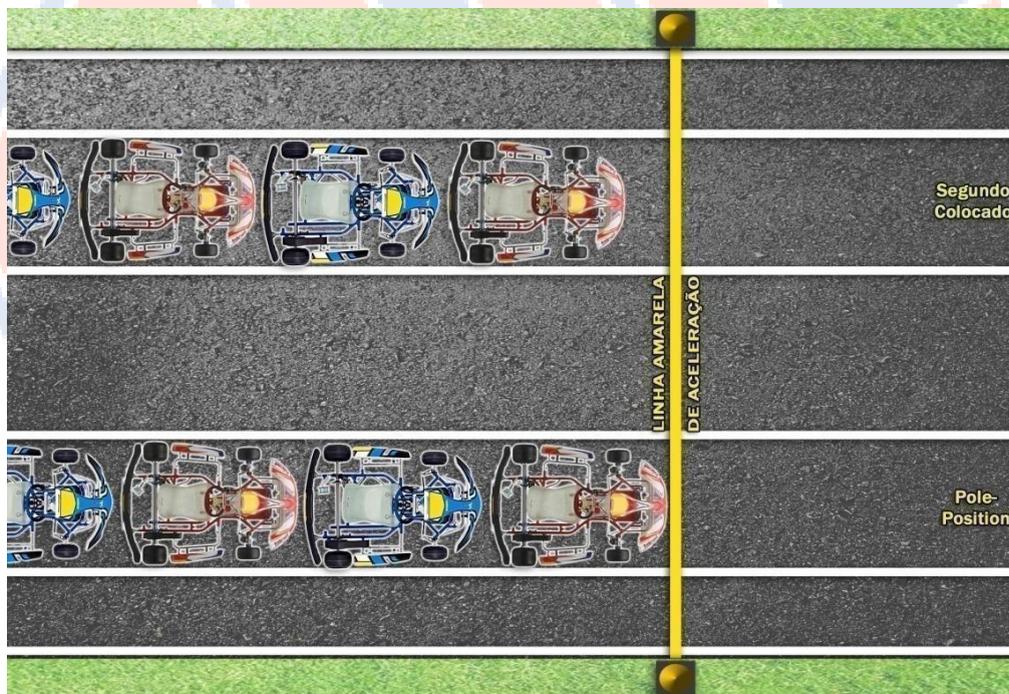
PARÁGRAFO 5º: A queima de largada (definida como a aceleração feita com o resultado de ganho de posição) será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada 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 2025 FIA Karting General Prescriptions).

PARÁGRAFO 6º: O juiz de largada poderá se valer de fotos, vídeos ou de suas próprias observações para confirmar a queima, a informação ao piloto por queima de largada poderá ser feita durante ou após a prova, neste caso pelo resultado oficial da cronometragem.

PARÁGRAFO 7º: Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada.



PARÁGRAFO 8º: A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

PARÁGRAFO 9º: 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.

ARTIGO 14º - 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: Categorias nas quais não é permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista: Mini, OKNJ, OKN, OKNM, OK, OKJ, Shifter Graduado (quando correr separado) e todas as categorias que utilizarem o motor com partida elétrica.

PARÁGRAFO 3º: Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal, a não obediência causará penalidades aplicadas pelos comissários desportivos.

ARTIGO 15º - 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 16º - DO RESULTADO

Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado 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 17º - DO DESCARTE, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

Será declarado campeão da etapa, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado na soma dos pontos obtidos nas duas baterias.

Será declarado campeão da temporada, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado na soma dos pontos obtidos nas etapas/baterias, considerando o descarte de seus dois piores resultados (baterias).

- a) Não poderá ser descartada a etapa/bateria em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão ou desclassificação na etapa/bateria, ou seja, se a penalidade desclassificar o piloto do evento.
- b) Ao descartar seus dois piores resultados de baterias, o concorrente descartará, também, eventuais pontos de *pole position*.



- c) Ao todo serão 5 (cinco) etapas na temporada de 2025 e um total de 10 (dez) baterias, 2 (duas) baterias por etapa.
- d) O piloto poderá descartar as duas piores baterias durante a temporada (independente da etapa). **Ex:** Bateria 1 da Etapa 2 e a Bateria 2 da Etapa 3. (sempre considerando os piores resultados obtidos nas baterias).
- e) O descarte da bateria só será permitido caso o piloto tenha realizado todos os procedimentos de inscrição da etapa e participado da mesma.
- f) Se o piloto não largar em uma bateria, sua pontuação será 0 (zero).
- g) Se o piloto não atingir 75% da quantidade de voltas previstas para a bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- h) Se o piloto for excluído ou desclassificado de uma bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- i) 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.
- j) 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



Pontuação etapa 1:

POLE POSITION	1º LUGAR	2º LUGAR	3º LUGAR	4º LUGAR	5º LUGAR	6º LUGAR
1 PONTO	32 PONTOS	29 PONTOS	26 PONTOS	24 PONTOS	20 PONTOS	18 PONTOS

7º LUGAR	8º LUGAR	9º LUGAR	10º LUGAR	11º LUGAR	12º LUGAR	13º LUGAR A ÚLTIMA POSIÇÃO
16 PONTOS	13 PONTOS	10 PONTOS	8 PONTOS	5 PONTOS	3 PONTOS	1 PONTO

Pontuação etapa 2:

POLE POSITION	1º LUGAR	2º LUGAR	3º LUGAR	4º LUGAR	5º LUGAR	6º LUGAR
1 PONTO	28 PONTOS	26 PONTOS	24 PONTOS	21 PONTOS	19 PONTOS	17 PONTOS

7º LUGAR	8º LUGAR	9º LUGAR	10º LUGAR	11º LUGAR	12º LUGAR	13º LUGAR A ÚLTIMA POSIÇÃO
15 PONTOS	12 PONTOS	9 PONTOS	7 PONTOS	4 PONTOS	2 PONTOS	1 PONTO

Pontuação etapa 3, 4 e 5:

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.

PARÁGRAFO 5º: Em caso de empate na etapa, o piloto que obteve melhor posição na segunda bateria será declarado campeão da etapa.

PARÁGRAFO 6º: Em caso de empate na pontuação geral do campeonato, o piloto que tiver mais pontos sem descarte será declarado campeão. Se ainda houver empate, o piloto que obteve o maior número de vitórias em etapas será declarado campeão.

ARTIGO 18º - 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.

As categorias OKN, OKN Júnior e OKN Júnior Rookie serão premiadas os 3 (três) primeiros de cada categoria, também será premiado o piloto que obtiver a *pole position* das categorias OKN e OKN Júnior.

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



PARÁGRAFO 2º: Ao final da temporada, serão premiados com troféus os campeões do ano. Para fazer jus a premiação, a categoria deverá ter sido realizada em pelo menos 3 das 5 etapas de 2025.

ARTIGO 19º - 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 20º - 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 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 21º - 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 22º - 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 23º - 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 24º - 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;
- 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 25º - DO DIREITO DE RECURSO AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

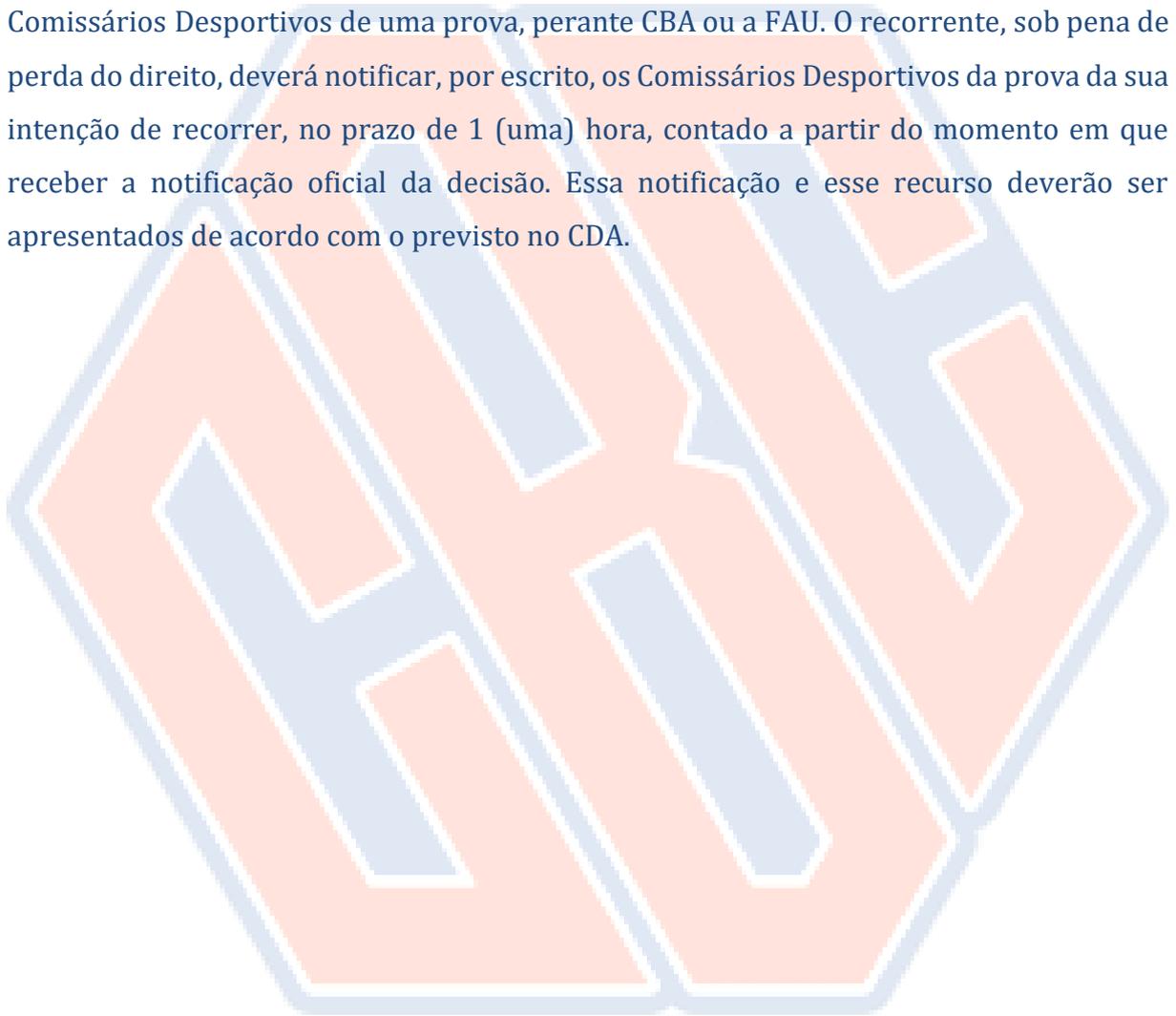
Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos da mesma prova e da mesma categoria (a não ser nos casos de junção de categorias, em que é possível impetrar recurso contra piloto da outra categoria que fez parte da mesma prova), sem necessidade de caução.



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 26º - 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 27º - 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 28º - DOS EQUIPAMENTOS

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 29º - 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 30º - 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 31º - 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 32º - 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 2025.

ARTIGO 33º - DO COMBUSTÍVEL

Deverá ser adquirido junto à secretaria da prova, onde o piloto receberá um *voucher de tomada de tempo, bateria 1 e bateria 2*, que terá de ser entregue, 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 25/1.

PARÁGRAFO 1º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/mecânicos, obrigatoriamente, o kart com o tanque drenado para a tomada de tempo.

PARÁGRAFO 2º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/mecânicos, obrigatoriamente, o kart com o tanque drenado para a primeira bateria e lacrado não podendo drenar para a 2 bateria.

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. Podendo ser excluído do evento.

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

ARTIGO 34º - 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.

PARÁGRAFO 2º: Para tomada de tempo o tanque deverá ser drenado, após o abastecimento o tanque será lacrado.

PARÁGRAFO 3º: Para primeira bateria o tanque terá que ser drenado, após o abastecimento o tanque será lacrado. Para segunda bateria o kart não deverá ser drenado, podendo sofrer penalidade caso os lacres feitos serem violados.

ARTIGO 35º - DOS PNEUS

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

PARÁGRAFO 1º: O jogo de pneus será do tipo *slick* da marca MG Pneus, deverá ser adquirido junto ao Paralego Racing, o qual irá lacrar os pneus.



PARÁGRAFO 2º: Para a tomada de tempo e provas de cada etapa, será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus *slick* da marca MG Pneus novo, adquirido no dia do evento junto a Paralego Racing.

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. Podendo ser excluído do evento.

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. O pneu usado na tomada de tempo deverá ser o mesmo para as baterias. 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 36º - DO PAINEL FRONTAL

Painel frontal (bico) - Para todas as categorias, 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 42 do RNK 2025. Será nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal, relatar aos Comissários Desportivos, eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal, conforme previsto no RNK 2025. Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no RNK 2025.

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.

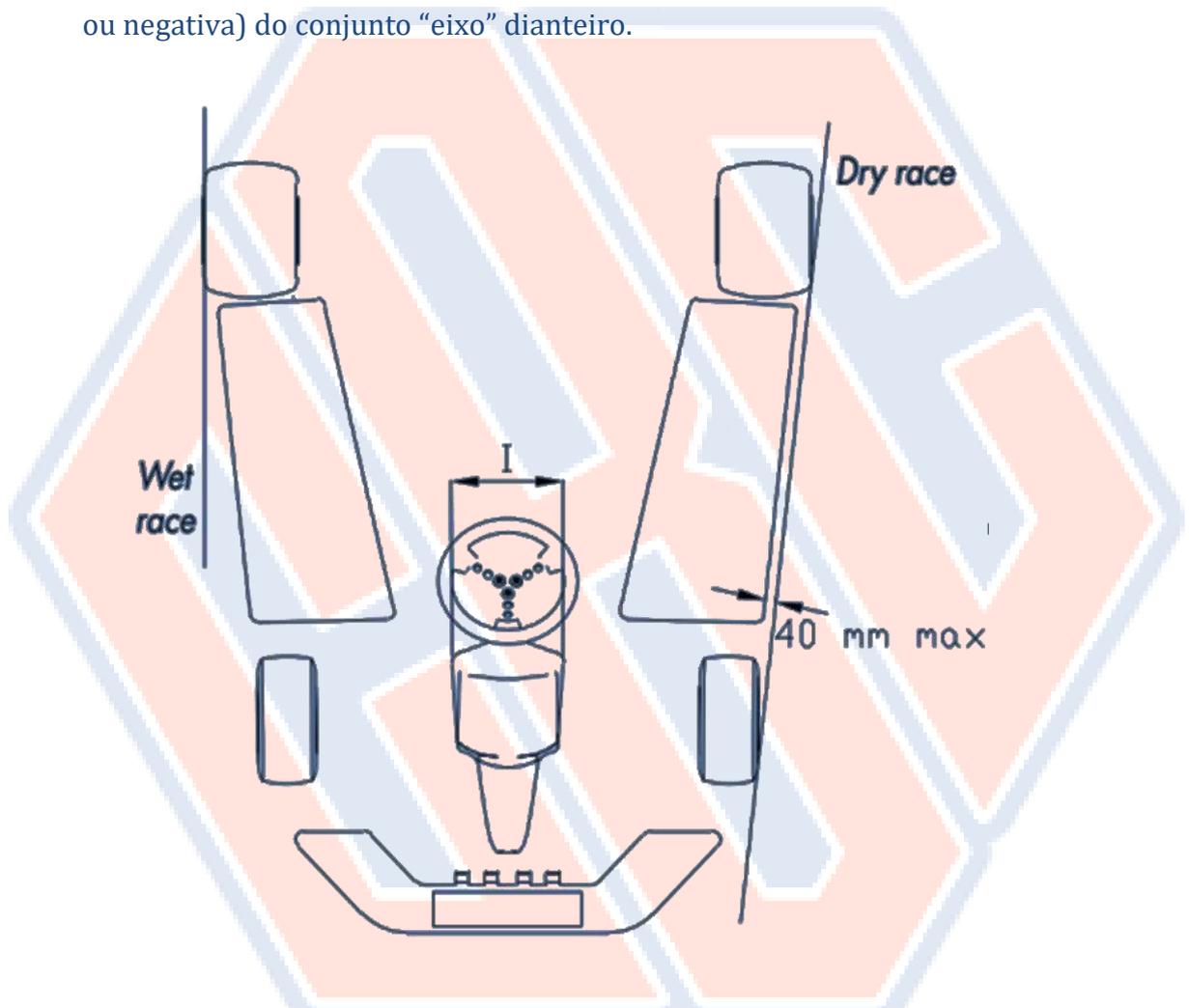
PARÁGRAFO 2º: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIA Karting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista do RNK 2025. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente 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.



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 FIA Karting, 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.

ARTIGO 37º - DO ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o piloto na posição normal de direção. O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta. Para as categorias F-4 o flexível deverá ser de 85mm de comprimento, com tolerância de +/- 5mm.

PARÁGRAFO 1º: Fica autorizado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, para as categorias OKN e OKN Júnior. O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas, de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada ao final de uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

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

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser

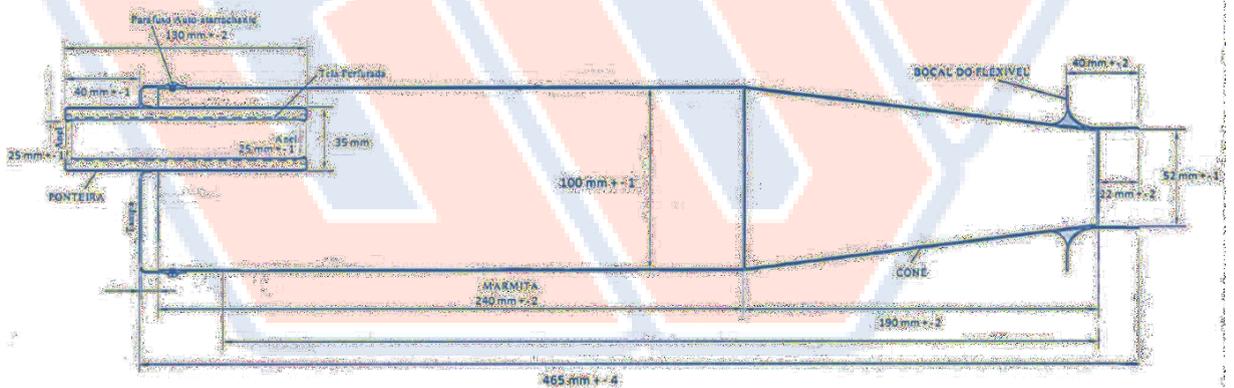


informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento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

PARÁGRAFO 3º: Para as categorias F4 será obrigatório o uso de flexível com comprimento de 85 ± 5 mm.

PARÁGRAFO 4º: 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 5º: Para as categorias F4 deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA.



PARÁGRAFO 6º: 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).



ARTIGO 38º - 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 39º - MIRIM DE KART E CADETE DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2025.

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 (20 dentes).

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 2025.

ARTIGO 40º - CATEGORIA OKN JÚNIOR e OKN JÚNIOR ROOKIE

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2025

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca IAME, modelo REEDSTER 5, homologado FIA Karting, autorizados CBA, coletor de admissão e coletor de escapamento conforme ficha de homologação e mesa; fornecido e lacrado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

PARÁGRAFO 2º: - ESCAPAMENTO: Conforme ficha de homologação.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca (12 dentes).

PARÁGRAFO 4º: PIRÂMIDE: Conforme Ficha de homologação do motor.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador CBA 2021/2024/2027 homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância. Lista de especificações de velas PERMITIDAS:

- a) NGK BR9EG;
- b) NGK BR10EG;
- c) NGK BR9EIX IRIDIUM;



d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Deverá ser homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA. Permitido homologação anterior ou vigente:

a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm.

b) Cubos de roda: livres.

c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 150 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: até 77 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2025.

PARÁGRAFO 12º - FILTRO: Deverá ser homologado ou autorizado CBA.

ARTIGO 41º - OKN

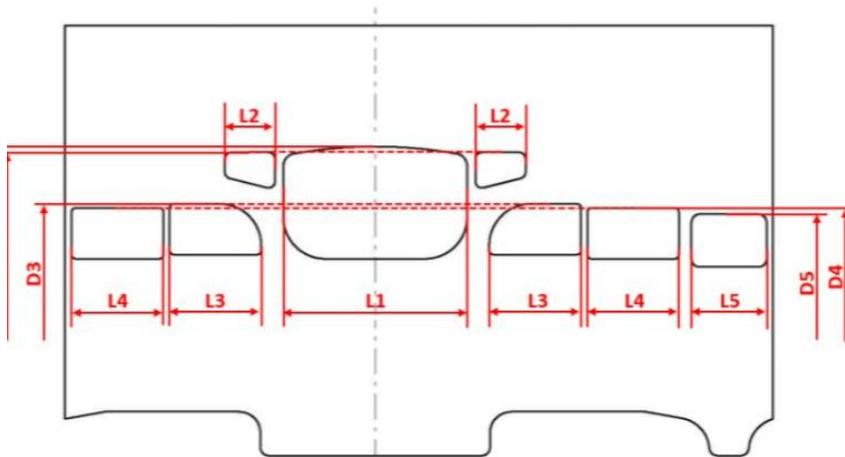
Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2025.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Motor: TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória das peças pelo representante local da marca (cilindro 16/EN/27) O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura



abaixo:

TM Kart S3 – OKN – 041/EN/03



D1	(171 ± 1)°
D2	(168 ± 1)°
D3	(128 ± 1)°
D4	(126.5 ± 1)°
D5	(124.5 ± 3)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
“passa-não-passa”

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

a) As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibida. Volume da câmara de combustão: mínimo 10cc, medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito original TM. Squish mínimo: 0,9mm, medido com arame de 1,5mm.

b) Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do rasquetamento dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



PARÁGRAFO 2º - CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA 2021/2024/2027, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.



PARÁGRAFO 3º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância. Lista de especificações de velas PERMITIDAS:

- a) NGK BR9EG;
- b) NGK BR10EG;
- c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

PARÁGRAFO 4º - CHASSI: Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 5º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante.





PARÁGRAFO 11º - PIRÂMIDE – Conforme Ficha de Homologação do motor.

PARÁGRAFO 12º - JUNTAS – Livres, com espessura máxima de 2,0mm.

PARÁGRAFO 13º - PINHÃO – Será proibida a sua troca (12 dentes).

PARÁGRAFO 14º - FILTRO: Deverá ser homologado ou autorizado CBA.

ARTIGO 44º - Novatos (N); Sênior PRO (SP X30); Sênior Am (S X30); Super Sênior (SS), Grand Super Sênior Máster (GSS)

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2025.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: lame X30, acompanhado mesa, coletor de escapamento, coletor de admissão e embreagem. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

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 (10 dentes).

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 2025, homologado CBA 2021/2024/2027, 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 1,25 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 B9EG;
- b) NGK B10EG;
- c) NGK BR9EG;
- d) NGK BR10EG

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Permitido homologação anterior ou vigente.

PARÁGRAFO 8º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

- a) **NOVATOS:** 162 kg;
- b) **SÊNIOR AM:** 173 kg;
- c) **SÊNIOR PRO:** 173 kg;
- d) **SUPER SÊNIOR:** 178 kg e
- e) **GRAND SUPER SÊNIOR:** 178 kg.

PARÁGRAFO 10º - COROA: Até 77 dentes.

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2025.

PARÁGRAFO 12º - FILTRO: Deverá ser homologado CBA.

ARTIGO 45º - F-4 JÚNIOR; F-4 GRADUADO; F-4 SÊNIOR; F-4 SUPER SÊNIOR; F-4 GRAND SUPER SÊNIOR

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2025.

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 (13 dentes).

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

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

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

- a) NGK BR8ES;
- b) NGK BPR6ES.

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
- e) **F-4 GRAND SUPER SÊNIOR:** 183 kg.



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

PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2025.

ARTIGO 46º - MINI

Informações técnicas da categoria em questão.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Vortex Mini FR autorizado CBA, monocilíndrico, 60cc, refrigerado a ar, dotado de partida elétrica, fornecido com embreagem, coletor de admissão e coletor de escapamento. Fornecido e lacrado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

PARÁGRAFO 2º VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B9EG;
- b) NGK B10EG;

PARÁGRAFO 3º - CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador Tillotson HW48A, sem alteração ou retrabalho no corpo (será checado com ferramenta específica) e conforme demais dimensões e características presentes na Ficha de Autorização CBA.

PARÁGRAFO 4º CHASSI- Homologado CBA Grupo 3.

- a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
- b) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.



- c) Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
- e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
- f) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
- g) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea deste inciso.

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

PARÁGRAFO 6º - FURO DE PASSAGEM DA MANGUEIRA DO VÁCUO: original, sem qualquer tipo de retrabalho (inclusive diâmetro interno).

PARÁGRAFO 7º - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme Ficha de Autorização, fornecida junto com o motor. Uso obrigatório de 1 única junta de escape original, com as dimensões constantes da Ficha de Autorização.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Dimensões conforme abaixo:



PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 110 kg.

PARÁGRAFO 10º - RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, original do motor conforme Ficha de Autorização CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219. O uso da capa de proteção do pinhão (equipamento de segurança) é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.

PARÁGRAFO 11º - PARTIDA ELÉTRICA – Todos os componentes deverão ser originais Vortex, sem retrabalho.

PARÁGRAFO 12º - BATERIA – Livre. Se for bateria de Lítio, o uso do BMS (Battery Management System) é obrigatório, pois sua ausência pode causar incêndios na bateria. A bateria deverá ser fixada em seu suporte original, do lado esquerdo do banco, obrigatoriamente fixada ao chassi. O uso da bateria é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.



PARÁGRAFO 13º - EMBREAGEM – conforme Ficha de Autorização, com todos os componentes, sem retrabalho, e com a campana livre de substâncias oleosas.

PARÁGRAFO 14º FREIOS – Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de cordoalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).

PARÁGRAFO 15º TANQUE DE COMBUSTIVEL – Deverá ser central, original do chassi.

PARÁGRAFO 16º COROA : Até 70 dentes.



CAPÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 47º - 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 48º - DAS RESPONSABILIDADES

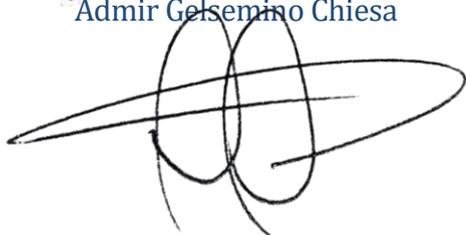
A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, CLUBE KART PENHA e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. 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 e 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, 25 de janeiro de 2025.



Presidente FAUESC
Admir Gelsemino Chiesa



Presidente Clube Kart Penha
Jonni Lucas Janke



Diretor Estadual de Kart FAUESC
Paulo Elias Gomes