



• REGULAMENTO GERAL •

OPEN CATARI DO NENSE



SUMÁRIO

CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO DESPORTIVO	3
ARTIGO 1º – DAS NORMAS	3
ARTIGO 2º – DA PROGRAMAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO	3
ARTIGO 3º – DA SUPERVISÃO	3
ARTIGO 4º – DA ADMISSIBILIDADE E PARTICIPAÇÃO	3
ARTIGO 5º – DO ENQUADRAMENTO TÉCNICO E CATEGORIAS	4
ARTIGO 6º – DO PROTOCOLO DE INSCRIÇÃO E ADMISSÃO	5
ARTIGO 7º – DA OCUPAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DOS BOXES	7
ARTIGO 8º – DO SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRAÇÃO DE EQUIPAMENTOS	7
ARTIGO 9º – DA INDUMENTÁRIA E SEGURANÇA DO PILOTO	9
ARTIGO 10º – DOS AQUECIMENTOS E TREINOS OFICIAIS	11
ARTIGO 11º – DO PROCEDIMENTO DE QUALIFICAÇÃO (TOMADA DE TEMPO)	11
ARTIGO 12º – DA ESTRUTURAÇÃO E FORMAÇÃO DO GRID	13
ARTIGO 13º – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA	14
ARTIGO 14º – DO ACESSO À PISTA E AUXILIARES (EMPURRADORES)	14
ARTIGO 15º – DO ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES E PROTOCOLO DE DESCOMPRESSÃO	15
ARTIGO 16º – DA HOMOLOGAÇÃO E OFICIALIZAÇÃO DE RESULTADOS	16
ARTIGO 17º – DO SISTEMA DE PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO	16
ARTIGO 18º – DA CERIMÔNIA DE PREMIAÇÃO E PÓDIO	18
ARTIGO 19º – DO REGIME DISCIPLINAR E INFRAÇÕES	19
ARTIGO 20º – DO REGIME SANCIONATÓRIO E PENALIDADES	19
ARTIGO 21º – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO E RITO PROCESSUAL	20
ARTIGO 22º – DO PROTOCOLO E ENDEREÇAMENTO DE RECLAMAÇÕES	21
ARTIGO 23º – DOS PRAZOS PRECLUSIVOS E TRAMITAÇÃO	21
ARTIGO 24º – DOS DEPÓSITOS DE CAUÇÃO E PROCEDIMENTOS TÉCNICOS	22
ARTIGO 25º – DO DIREITO DE RECURSO E SOBERANIA DAS DECISÕES	23
ARTIGO 26º – DO RECURSO ÀS INSTÂNCIAS SUPERIORES (CBA/FAUESC)	23
CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO TÉCNICO	25
ARTIGO 27º – DO PRINCÍPIO DA EXCLUSIVIDADE TÉCNICA	25
ARTIGO 28º – DA HOMOLOGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS	25
ARTIGO 29º – DA FISCALIZAÇÃO E SOBERANIA DA VISTORIA	25
ARTIGO 30º – DO PROTOCOLO DE LACRAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO	26
ARTIGO 31º – DOS PROCEDIMENTOS DE VISTORIA E PERÍCIA TÉCNICA	26
ARTIGO 32º – DAS ESPECIFICAÇÕES POR CATEGORIA	27
ARTIGO 33º – DO ABASTECIMENTO E CONTROLE DE COMBUSTÍVEL	28
ARTIGO 34º – DO FLUXO DE ABASTECIMENTO	30
ARTIGO 35º – DOS PNEUS E GESTÃO DE COMPOSTOS	30
ARTIGO 36º – DA CONFORMIDADE DO PAINEL FRONTAL (BICO)	31
ARTIGO 37º – DO SISTEMA DE EXAUSTÃO (ESCAPAMENTO)	36
ARTIGO 38º – DOS PROTOCOLOS DE MANUTENÇÃO E AVARIAS	37
ARTIGO 39º – DO PADRÃO DE IDENTIFICAÇÃO VISUAL	38
CAPÍTULO III – DO REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO POR CATEGORIA	40
ARTIGO 40º – CATEGORIAS MIRIM (M) E CADETE (C)	40
ARTIGO 41º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: CLASSES F4 (SISTEMA RBC)	41
ARTIGO 42º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: SÊNIOR AM / SÊNIOR PRO (X30)	42
ARTIGO 43º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: SUPER SÊNIOR / GSS / SÊNIOR 60+	45
CAPÍTULO IV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E FORO	47
ARTIGO 44º – DA SOBERANIA E CASOS OMISSOS	47
ARTIGO 45º – DA EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE	48
ARTIGO 46º – DA PROPRIEDADE INTELECTUAL E DIREITOS AUTORAIS	48

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

CAPÍTULO I - DO REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DAS NORMAS

A conformidade desportiva desta prova submete-se integralmente ao **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026**, ao **Regulamento Nacional de Kart (RNK) 2026** e ao seu respectivo **Regulamento Particular de Prova (RPP)**, sendo estes os documentos soberanos para qualquer interpretação técnica ou desportiva.

ARTIGO 2º - DA PROMOÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

A responsabilidade técnica, administrativa e a promoção exclusiva deste evento pertencem ao **Parque Kartódromo Joinville**, entidade devidamente filiada à **FAUESC**.

ARTIGO 3º - DA SUPERVISÃO

A supervisão desportiva integral do certame compete à **Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina (FAUESC)**, autoridade máxima do desporto a nível estadual.

PARÁGRAFO 1º – ATUALIZAÇÕES DESPORTIVAS: Toda e qualquer alteração de cunho desportivo, após homologação pelo **Departamento Estadual de Kart (DEK/FAUESC)**, será formalizada mediante a publicação de **Adendos**, adquirindo eficácia e validade imediata a partir de sua divulgação oficial.

PARÁGRAFO 2º – ATUALIZAÇÕES TÉCNICAS: Modificações de ordem técnica aprovadas pelo **DEK**, para qualquer categoria, serão comunicadas oficialmente pela **FAUESC** via **Adendos**, com vigência e obrigatoriedade estabelecidas após o interstício de **15 (quinze) dias** da data de sua publicação oficial.

ARTIGO 4º – DA ADMISSIBILIDADE E PARTICIPAÇÃO

A participação é restrita e exclusiva a pilotos devidamente licenciados e portadores da **Cédula Desportiva Nacional (CDN)**, emitida pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** e válida para o ano de 2026.

PARÁGRAFO ÚNICO – DA REGULARIDADE DOCUMENTAL E INSCRIÇÃO: O acesso à pista para treinos livres oficiais, tomadas de tempo e baterias de prova é condicionado à conclusão integral do processo de inscrição e à entrega de toda a documentação exigida junto à **Secretaria de Prova**. A participação efetiva permanece, a qualquer tempo, sujeita à homologação final e aprovação soberana da **Organização** ou do **Colegiado de Comissários Desportivos**.

ARTIGO 5º – DO ENQUADRAMENTO TÉCNICO E CATEGORIAS

É composto pelas categorias abaixo relacionadas, devendo o condutor observar rigorosamente os critérios de idade, experiência e licenciamento exigidos pela CBA/FAUESC para a temporada 2026.

5.1. QUADRO DE CATEGORIAS E SIGLAS OFICIAIS

GRUPO	CATEGORIAS VIGENTES	SIGLAS
BASE	Mirim	PMK
	Cadete	PCK
MOTORES F4	F4 Júnior / F4 Novatos	F4J / F4N
	F4 Graduados / F4 Sênior	F4G / F4S
	F4 Super Sênior / F4 GSS / F4 S60+	F4SS / F4GSS / F460
MOTORES 2T	Sênior Am (X30) / Sênior Pro (X30)	PSK-AM / PSK-PRO
	Super Sênior / GSS / Sênior 60+	SS / GSS / S60
MOTORES PRÓPRIOS	Fórmula Tiran 170cc	FT170

5.2. CRITÉRIOS DE ADMISSIBILIDADE POR IDADE

NOTA SOBERANA: Para fins de enquadramento, considera-se a idade que o piloto completará entre **1º de janeiro e 31 de dezembro de 2026**.

- **A) MIRIM (PMK):** Exclusiva para pilotos com idade entre **08 e 09 anos**.
- **B) CADETE (PCK):** Exclusiva para pilotos com idade entre **09 e 11 anos**.
- **C) JÚNIOR (PJK):** Aberta a pilotos com idade entre **12 e 14 anos**.
- **D) NOVATOS (PNK) & GRADUADOS (PGK):** Aberta a pilotos com idade entre **14 e 27 anos**.
- **E) SÊNIOR AM (PSK-AM):** Aberta a pilotos com **28 anos ou mais**, condicionado à ausência de histórico na categoria PGK (2 tempos) ou títulos nacionais nas classes Júnior e Novato.
- **F) SÊNIOR PRO (PSK-PRO):** Destinada a pilotos com **28 anos ou mais**, oriundos das classes PGK, PSK-AM ou PNK. Pilotos licenciados como PSKA até 2022 possuem elegibilidade direta para requerer esta filiação.
- **G) FÓRMULA TITAN 170 (FT170):** Portadores de cédula desportiva nacional PKN, PGK e PSK-PRO.

DA FORMAÇÃO DOS GRIDS E AGRUPAMENTOS

PARÁGRAFO 1º – QUÓRUM MÍNIMO: A viabilidade de uma categoria isolada é condicionada ao grid mínimo de **05 (cinco) karts** devidamente inscritos.

PARÁGRAFO 2º – SOBERANIA TÉCNICA EM AGRUPAMENTOS: Fica a cargo exclusivo do **Diretor de Prova** e do **Colegiado de Comissários Desportivos** a decisão de agrupar categorias, sempre que critérios técnicos ou operacionais assim exigirem. Tal determinação é de caráter soberano, não sendo passível de protesto ou reclamação desportiva.

PARÁGRAFO 3º – GESTÃO DE GRID E PONTUAÇÃO: Havendo agrupamento de duas ou mais categorias por conveniência da Organização ou Comissariado, a classificação e a pontuação serão processadas de forma distinta por categoria, conforme diretriz a ser divulgada em tempo hábil pela Direção de Prova. À Organização reserva-se, ainda, o direito de **cancelar categorias** que não atinjam o quórum técnico necessário, sem que caiba recurso administrativo por parte dos inscritos.

PARÁGRAFO 4º – CRITÉRIO DE LARGADA EM GRIDS MISTOS: Em caso de categorias agrupadas, a formação do grid de largada será definida pela **ordem geral de tempos** obtidos na tomada oficial (classificação única), prevalecendo a performance absoluta na pista para a definição do posicionamento inicial.

ARTIGO 6º – DO PROTOCOLO DE INSCRIÇÃO E ADMISSÃO

6.1. EFETIVAÇÃO DA INSCRIÇÃO: A condição de "Piloto Inscrito" será conferida exclusivamente mediante de dois requisitos: a confirmação do pagamento via portal oficial **GP Joinville de Kart Pro** e a validação do registro no sistema técnico da competição, conforme as diretrizes enviadas eletronicamente ao competidor.

6.2. CONFORMIDADE DE DADOS: É obrigatório o preenchimento integral do formulário de registro. As opções de categoria e classe selecionadas no sistema devem guardar estrita fidelidade com o plano de inscrição devidamente quitado, sob pena de indeferimento da participação.

6.3. TERMO DE RESPONSABILIDADE E USO DE IMAGEM: Todo participante deverá, obrigatoriamente, assinar o **Termo de Compromisso, Responsabilidade e Autorização de Uso de Imagem**. Este documento, que formaliza a ciência do piloto sobre os riscos do esporte e as normas, deverá ser ratificado presencialmente junto à **Secretaria de Prova** durante o credenciamento oficial.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

6.4. CREDENCIAMENTO: A liberação para qualquer atividade em pista está condicionada à entrega da documentação física e à conferência de dados pessoais e desportivos no dia do evento.

6.5. DAS TAXAS, VALORES E COMUNICAÇÃO OFICIAL

Visando a agilidade na atualização de informações e a transparência financeira da etapa, os valores de inscrição, aluguel de motores e demais taxas não constarão de forma fixa neste regulamento, seguindo os critérios abaixo:

6.5.1. VALORES E INSCRIÇÕES: A tabela de valores vigente para a etapa, bem como os prazos para pagamentos com desconto, estarão disponíveis exclusivamente através do portal de inscrições oficial:

- **Link:**

<https://www.apexhub.com.br/parque-kartodromo/events/open-catarinense-de-kart---jkgp>

6.5.2. CANAL OFICIAL DE COMUNICAÇÃO (INFO-OPEN): Toda a divulgação de artes de apresentação, tabelas de preços, cronogramas atualizados, avisos de comissários e assuntos administrativos relacionados ao evento ocorrerão através do grupo oficial de WhatsApp da competição.

- **Acesso ao Grupo:** <https://chat.whatsapp.com/Hda1eASbAYuB2s5aSJUqZB>

6.5.3. RESPONSABILIDADE DO COMPETIDOR: É de inteira responsabilidade do piloto e/ou chefe de equipe o acompanhamento das atualizações nos canais supracitados. A alegação de desconhecimento de valores ou prazos divulgados nestes meios não será aceita como justificativa para inscrições fora de prazo ou pagamentos incorretos.

A LOGÍSTICA, TAXAS E PROCEDIMENTOS SECRETARIAIS

PARÁGRAFO 1º – POLÍTICA DE PREÇOS: Os valores estipulados no Item 6.5 referem-se ao OPEN DO CATARINENSE.

PARÁGRAFO 2º – INCENTIVO À MULTICATEGORIA: Ao piloto que efetivar inscrição em duas categorias distintas, será concedido um **bonificação de 40% (quarenta por cento)** sobre o valor da inscrição de menor monta.

PARÁGRAFO 3º – VALIDAÇÃO TÉCNICA E OPERACIONAL: A validação final da inscrição está condicionada à retirada do "Kit do Piloto" na Secretaria de Prova e à

quitação das locações de **Motores (RBC)** e **Pneus (MG)** nos postos de atendimento indicados no Mapa Operacional.

PARÁGRAFO 4º – DOCUMENTAÇÃO OBRIGATÓRIA: É indispensável a apresentação da **Cédula Desportiva Nacional 2026 (CBA)**, compatível com a categoria inscrita.

PARÁGRAFO 5º – BENEFÍCIOS DA INSCRIÇÃO ANTECIPADA: A quitação antecipada via portal oficial assegura ao competidor o direito ao espaço de box (barraca), credenciamento próprio (pulseira) e o kit de serviço para o mecânico (pulseira e jaleco identificador).

PARÁGRAFO 6º – TAXA DE ESTADIA (MOTORHOME): Para a utilização da área de estacionamento com infraestrutura de energia elétrica e água, será aplicada a taxa de **R\$ 850,00 (oitocentos e cinquenta reais)** por semana. O acesso e a alocação do veículo estão condicionados ao pagamento prévio junto à administração do Kartódromo.

ARTIGO 7º – DA OCUPAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DOS BOXES

A prioridade para a alocação nos espaços de boxes (estruturas de locação/tendas) será rigorosamente definida pela **ordem cronológica de quitação** das inscrições, mediante conferência de extrato bancário pela administração do **Parque Kartódromo Joinville**.

PARÁGRAFO ÚNICO – TENDAS PRÓPRIAS: A montagem de estruturas particulares é restrita às áreas designadas pela Organização. A ocupação ocorrerá por ordem de chegada e está estritamente condicionada à disponibilidade de espaço e ao layout operacional definido pela administração do Kartódromo.

ARTIGO 8º – DO SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

8.1. MOTORES (SISTEMA RBC): Para todas as categorias que utilizam motores locados (RBC Preparações), o sorteio oficial será realizado exclusivamente na **quinta-feira**. Não haverá, sob hipótese alguma, sorteio de equipamentos na sexta-feira e no sábado.

8.2. PNEUS E LACRAÇÃO: O fornecimento, controle e lacração de pneus para todas as categorias em disputa são de responsabilidade exclusiva da **Paralego Racing**. É obrigatória a aquisição junto ao fornecedor oficial para fins de conformidade técnica e desportiva.

DAS DIRETRIZES DE SORTEIO E GESTÃO DE EQUIPAMENTOS (RBC)

PARÁGRAFO 1º – RITO DE SORTEIO: O sorteio dos motores ocorrerá estritamente conforme o cronograma do **RPP**, sob supervisão compulsória dos **Comissários Técnicos da FAUESC**. É franqueada a presença de pilotos ou mecânicos como auditores do processo.

PARÁGRAFO 2º – ESPECIFICAÇÕES E ACEITE: Serão sorteados e entregues: motor, curva de escape e sistema elétrico integral.

- **Fixação:** Nas categorias Mirim, Cadete e F4, é obrigatório o uso de duas garras de fixação entre a mesa (padrão RBC) e o chassi.
- **Termo de Responsabilidade:** A assinatura do **Termo de Fornecimento e Revisão de Entrega** pelo piloto ou responsável é o ato que encerra qualquer possibilidade de reclamação posterior sobre itens vistoriados. A partir deste momento, o piloto assume plena responsabilidade civil e desportiva sobre qualquer anormalidade ou adulteração detectada.

PARÁGRAFO 3º – FIEL DEPOSITÁRIO: O competidor é o fiel depositário e único responsável pela integridade do motor, curva de escape e componentes elétricos durante todo o período de posse.

PARÁGRAFO 4º – FUNCIONAMENTO E PENALIDADES EM BOX: O acionamento do motor fora de pista é restrito ao Parque Fechado, condicionado à autorização e presença de técnico da **RBC**.

- **Violação:** Perda de **05 (cinco) posições** no grid da prova subsequente.
- **Abuso Técnico:** Aceleração excessiva em cavalete, após advertência, acarretará perda de **05 (cinco) posições**. Danos decorrentes de uso indevido no cavalete serão indenizados integralmente pelo piloto à RBC; o fornecimento de novo equipamento é condicionado à quitação prévia do dano.

PARÁGRAFO 5º – INDENIZAÇÃO POR AVARIA: O piloto deverá ressarcir a RBC, a preço de tabela e no ato da troca/devolução, por danos causados por: erro de carburação (quebra de pistão), danos externos, avaria em roscas de vela, ingestão de corpos estranhos ou falhas no sistema de arrefecimento. **Recomenda-se o uso de telemetria para monitoramento de temperatura.**

PARÁGRAFO 6º – PROTOCOLO DE TROCA: A substituição de qualquer componente exige anuência conjunta da **RBC** e do **Comissário Técnico**.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

- **Avaliação em Pista:** Pedidos de troca por performance só serão analisados após avaliação do equipamento em movimento. Constatada a falha, procede-se a novo sorteio.
- **Limitação:** Durante os treinos, a troca por performance é limitada a uma única vez.

PARÁGRAFO 7º – PRIORIDADES: A prioridade de substituição é destinada a quebras mecânicas irreparáveis no local. Trocas por conveniência técnica ficam sujeitas à disponibilidade de estoque.

PARÁGRAFO 8º – PENALIDADE GERAL DE TROCA: Toda troca motivada por erro de ajuste (carburação) ou subjetividade técnica resultará na perda de **05 (cinco) posições** no grid de largada.

PARÁGRAFO 9º – ISENÇÕES DE PENALIDADE: Estão isentas de punição as trocas por falhas estruturais de fábrica:

- Quebra de biela, pistão ou eixo (sem evidência de erro de ajuste);
- Fusão de rolamentos de cárter ou biela;
- Espanamento de prisioneiros em motores devidamente lacrados;
- Vazamentos internos de óleo (4 Tempos) sem possibilidade de reparo célere.

PARÁGRAFO 10º – ESCALA DE PENALIDADES (MIRIM E CADETE):

1. **1ª Troca:** Perda de **02 (duas) posições**;
2. **2ª Troca:** Perda de **05 (cinco) posições**;
3. **3ª Troca:** Perda de **07 (sete) posições**.

PARÁGRAFO 11º – PRAZO PRECLUSIVO: O direito de solicitar a substituição do motor expira rigorosamente **10 (dez) minutos** após o encerramento da respectiva atividade em pista.

ARTIGO 9º – DA INDUMENTÁRIA E SEGURANÇA DO PILOTO

A participação em qualquer atividade de pista é estritamente condicionada ao uso integral de equipamentos de proteção individual (EPIs), que devem atender aos seguintes requisitos técnicos:

- **CAPACETE:** Integral, com viseira, dotado de homologação internacional vigente (**FIA, SNELL ou SFI 24.1**). É expressamente proibida a utilização de equipamentos com avarias na cinta jugular, sistemas de fechamento ou fixação de viseira comprometidos.

- **MACACÃO:** Modelo específico para kartismo, com homologação **FIA Karting** ou **CBA** dentro do prazo de validade.
- **LUVAS E SAPATILHAS:** Modelos de competição de cano alto, garantindo a proteção total dos punhos e tornozelos.
- **PROTETOR DE COSTELAS:** Equipamento obrigatório, construído em material semirrígido e almofadado, destinado à proteção torácica. Recomenda-se o uso sob o macacão.
- **PROTETOR DE PESCOÇO (NECK BRACE):** Uso **obrigatório** para as categorias **PMK, PCK e PJK**. Para as demais classes, o uso é altamente recomendado.

PARÁGRAFO 1º – SEGURANÇA: Pilotos com barba ou cabelos compridos devem, obrigatoriamente, utilizar **balaclava** para contenção e segurança.

PARÁGRAFO 2º – USO CONTÍNUO E CONDIÇÕES ADVERSAS: A indumentária completa é exigida em **todas as atividades de pista** (treinos livres, amaciamento ou competições).

- **Operação em Chuva:** É permitida a sobre-viseira adesiva, desde que a viseira original permaneça fechada (tolerância máxima de abertura de 10mm). O descumprimento acarretará a exibição imediata da **Bandeira Preta com Círculo Laranja** (reparo técnico obrigatório).

PARÁGRAFO 3º – IDENTIFICAÇÃO E INTEGRIDADE: O macacão deve exibir de forma legível o nome do piloto, tipo sanguíneo e fator RH. Equipamentos com rasgos, furos ou que exponham qualquer parte do corpo do competidor serão sumariamente vetados.

PARÁGRAFO 4º – VISTORIA TÉCNICA: Todo o conjunto de indumentária deverá ser submetido à inspeção dos **Comissários** conforme o cronograma oficial ou a qualquer momento, mediante solicitação da autoridade desportiva.

PARÁGRAFO 5º – PODER DE VETO E RETENÇÃO: Caso o Comissário constatare que o equipamento não oferece os níveis de segurança exigidos, poderá **reter o item** até o encerramento do evento. O piloto deverá providenciar substituto homologado para prosseguir na competição.

PARÁGRAFO 6º – RESPONSABILIDADE E SANÇÕES: O piloto e sua respectiva equipe são os **únicos responsáveis jurídicos** pela conformidade e validade da indumentária. A detecção de irregularidades durante as atividades de pista sujeitará o competidor às sanções previstas no **RNK/CDA**, podendo incluir a exclusão imediata da prova.

ARTIGO 10º – DOS AQUECIMENTOS E TREINOS OFICIAIS

10.1. PROTOCOLO DE ACESSO AO PARQUE FECHADO: Todos os competidores deverão apresentar-se rigorosamente nos horários estipulados pelo **RPP**. O acesso ao Parque Fechado é restrito ao piloto e a **01 (um) mecânico**, obrigatoriamente credenciado e identificado.

PARÁGRAFO ÚNICO – CONDUTA E SEGURANÇA EM PISTA: Após o início das atividades de aquecimento ou treinos oficiais, é terminantemente proibida a imobilização do kart na pista para fins de instrução técnica, diálogo com a equipe ou manutenção mecânica.

- **Procedimento Obrigatório:** Qualquer intervenção ou parada programada deverá ocorrer exclusivamente nos limites do **Parque Fechado** ou na **Área de Manutenção** designada no Mapa Operacional.
- **Sanções:** A inobservância desta norma constitui infração disciplinar, sujeitando o competidor às penalidades previstas neste regulamento e nas normas supletivas do **RNK/CDA**.

ARTIGO 11º – DO PROCEDIMENTO DE QUALIFICAÇÃO (TOMADA DE TEMPO)

11.1. DINÂMICA DE PISTA: A tomada de tempo será realizada por categoria ou grupos de categorias, sob decisão soberana do **Diretor de Prova** e conforme o cronograma do **RPP**.

- **Acesso:** Os competidores e seus respectivos mecânicos credenciados devem apresentar-se ao Parque Fechado para o protocolo de abastecimento rigorosamente no horário previsto.
- **Ordem de Saída:** A sequência de entrada em pista será determinada exclusivamente pelo **Colegiado de Comissários Desportivos**.

PARÁGRAFO 1º – PADRONIZAÇÃO DO SENSOR (TRANSPONDER): O sensor de cronometragem deve ser fixado obrigatoriamente na haste do suporte do painel inferior dianteiro ("gravata"), em posição vertical. O suporte plástico deve garantir que a placa de fechamento do sensor esteja voltada para o solo. A instalação está sujeita à homologação compulsória do **Comissário Técnico**.

PARÁGRAFO 2º – AUSÊNCIA OU AVARIA: O piloto que não se apresentar no horário, ou que sofra avaria mecânica impeditiva antes do início da sessão, será posicionado no **final do grid**. Em caso de pluralidade de pilotos nesta condição, o ordenamento entre eles será definido via sorteio.

PARÁGRAFO 3º – PROTOCOLO DE ACIONAMENTO (START): O piloto dispõe de uma zona de **50 metros** a partir da saída do Parque Fechado (devidamente sinalizada) para o acionamento do motor.

- Caso o motor não funcione na primeira tentativa, terá direito a uma **segunda e última oportunidade**.
- A falha na segunda tentativa implica na perda sumária do direito à tomada de tempo.

PARÁGRAFO 4º – TOLERÂNCIA DE INGRESSO: Será permitida a entrada na pista até o limite de **50% do tempo total** previsto para a sessão. Após este, o acesso será bloqueado, não cabendo qualquer compensação pelo tempo transcorrido.

PARÁGRAFO 5º – CRITÉRIOS DE DESEMPATE: Em caso de igualdade de tempos, os critérios de desempate obedecerão à seguinte ordem:

1. Segundo melhor tempo da sessão (e sucessivos);
2. Precedência cronológica (o piloto que registrou a marca primeiro).

PARÁGRAFO 6º – SEGURANÇA OPERACIONAL: É expressamente proibida a pilotagem com apenas uma das mãos para segurar componentes mecânicos soltos ou o acionamento direto do sistema de aceleração (cabo). A violação desta norma de segurança terá sanções imediatas.

PARÁGRAFO 7º – MANUTENÇÃO: É vedada qualquer intervenção mecânica no equipamento durante o período de vigência da tomada de tempo.

PARÁGRAFO 8º – PROPRIEDADE E DEVOLUÇÃO: Os sensores são de propriedade exclusiva da **Cronoelo Cronometragem**. A restituição do equipamento é obrigatória imediatamente após o término das atividades de pista ou mediante solicitação das autoridades desportivas.

PARÁGRAFO 9º – RESPONSABILIDADE PATRIMONIAL: A não devolução do sensor, ou danos ao equipamento por negligência, obrigará o piloto ao ressarcimento imediato à **Cronoelo Cronometragem** no valor nominal de **R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais)**.

PARÁGRAFO 10º – COLETA OFICIAL: A remoção e o recolhimento dos sensores serão realizados exclusivamente por colaboradores autorizados da **Cronoelo**, garantindo a integridade do processo.

ARTIGO 12º – DA ESTRUTURAÇÃO E FORMAÇÃO DO GRID

O ordenamento de largada será estabelecido integralmente pelos resultados oficiais da Tomada de Tempo. O alinhamento obedecerá à configuração de **filas duplas**, com karts posicionados lateralmente.

PARÁGRAFO 1º – PRERROGATIVA DO POLE POSITION: Ao detentor da pole position é facultada a escolha do lado de partida (tangência interna ou externa).

- **Protocolo:** A opção deverá ser formalizada via **requerimento por escrito** junto à Secretaria de Prova em tempo hábil.
- **Restrição:** Este pedido será submetido à análise da Direção de Prova e sua concessão é vedada em casos de agrupamento de categorias.

PARÁGRAFO 2º – VEDAÇÃO DE MANUTENÇÃO PÓS-ABASTECIMENTO: Uma vez encaminhado ao Parque Fechado para o protocolo de abastecimento, o equipamento torna-se intocável. Qualquer intervenção técnica excepcional exige autorização expressa e supervisão direta de um **Comissário Técnico**.

PARÁGRAFO 3º – REGIME DE PARQUE FECHADO: Do abastecimento até o sinal de largada, vigora o **Regime Estrito de Parque Fechado**. Intervenções só serão admitidas em casos de risco iminente à segurança, sob análise soberana do Colegiado de Comissários.

PARÁGRAFO 4º – MANUTENÇÃO EM GRID: É terminantemente proibida qualquer assistência mecânica no grid de largada. Reparos autorizados devem ser executados exclusivamente no Parque Fechado, local de onde o competidor deverá iniciar sua prova, ocupando a extremidade final do grid.

PARÁGRAFO 5º – COMPOSIÇÃO DA 1ª BATERIA: O alinhamento inicial será definido pelo resultado oficial da Tomada de Tempo.

PARÁGRAFO 6º – COMPOSIÇÃO DA 2ª BATERIA: O alinhamento será definido pelo resultado oficial de chegada da 1ª Bateria.

PARÁGRAFO 7º – COMPOSIÇÃO DA FINAL: O alinhamento será definido pelo somatório de pontos da 1ª Bateria e 2ª bateria.

PARÁGRAFO 8º – SUBSTITUIÇÃO DE CHASSI: A troca do chassi é permitida, desde que não acarrete qualquer prejuízo ao cronograma oficial de pista ou atrasos na programação.

PARÁGRAFO 9º – REINGRESSO EM PISTA: O retorno de um kart à pista após a deflagração da largada só será permitido na retaguarda do pelotão e limitado ao cumprimento de, no máximo, **25% (vinte e cinco por cento)** da duração total prevista para a bateria.

ARTIGO 13º – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA

O protocolo de largada do **Open do Catarinense**, segue normas do regulamento nacional de kart (**RNK 2026**), resumidas nos seguintes pilares:

1. **MODELO DE LARGADA:** As categorias utilizarão largada **lançada** (em movimento).
2. **LIDERANÇA E ALINHAMENTO:** O *Pole Position* dita o ritmo da volta de apresentação. O segundo colocado é o responsável pelo fechamento da fila dupla, não podendo estar a frente do líder antes da autorização oficial (apagar das luzes ou bandeira verde).
3. **RESTRIÇÕES NA VOLTA DE APRESENTAÇÃO:** É terminantemente proibida a ultrapassagem ou movimentos de aquecimento de pneus (zigue-zague) após a linha limite de 110 metros. O descumprimento gera penalidade de **05 segundos**.
4. **PENALIDADES POR QUEIMA DE LARGADA:**
 - Sair do corredor lateral (faixas): **03 a 05 segundos**.
 - Queima de largada (antecipação): **Mínimo de 05 segundos**, podendo ser agravada conforme decisão dos Comissários.
5. **BANDEIRA VERMELHA (INTERRUPÇÃO):**
 - Até 02 voltas: Largada anulada e retorno ao grid original.
 - Entre 02 voltas e 75%: Relargada em fila indiana conforme a última volta completada.
 - Acima de 75%: Prova encerrada com resultado oficial consolidado.
6. **SEGURANÇA (MÃOS NO VOLANTE):** É proibido conduzir o kart com apenas uma das mãos para segurar componentes soltos ou acionar o acelerador manualmente. A violação implica em **Bandeira Preta com Círculo Laranja** (exclusão imediata por segurança).

NOTA TÉCNICA E OPERACIONAL: Detalhes complementares, diagramas de posicionamento e imagens ilustrativas do procedimento de largada serão fornecidos no **Regulamento Particular da Prova (RPP)** e reforçados durante o **Briefing Oficial** conduzido pelo Diretor de Prova. É dever do piloto a total compreensão destes fluxos antes do ingresso na pista.

ARTIGO 14º – DO ACESSO À PISTA E AUXILIARES (EMPURRADORES)

A circulação na área de pista é restrita e monitorada, obedecendo aos seguintes critérios de segurança e identificação:

14.1. IDENTIFICAÇÃO E DEVER DE OFÍCIO: Para as categorias que permitem auxílio externo (empurradores), a Organização fornecerá **jalecos de identificação exclusiva**.

- **Solidariedade Compulsória:** O auxiliar identificado tem a obrigação técnica de prestar auxílio ao kart mais próximo que necessite de acionamento, independentemente de filiação à sua equipe.
- **Sanção:** A omissão de socorro ou recusa em auxiliar competidores adjacentes resultará em penalidade direta ao piloto representado pelo referido auxiliar.

PARÁGRAFO 1º – POSICIONAMENTO E CONDUTA: Os empurradores deverão permanecer exclusivamente nas zonas delimitadas no **Mapa Operacional**, portando o jaleco de identificação de forma visível e correta.

- **Exclusão:** Auxiliares que circularem fora das áreas permitidas ou trajarem a identificação de forma inadequada serão sumariamente removidos da pista.

PARÁGRAFO 3º – ACESSO RESTRITO: É vedada a permanência na pista de qualquer indivíduo que não esteja devidamente credenciado e em exercício de função oficial autorizada pela Direção de Prova.

ARTIGO 15º – DO ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES E PROTOCOLO DE DESCOMPRESSÃO

A conduta do piloto após o recebimento da bandeira de chegada deve ser pautada pelo mesmo rigor técnico e desportivo aplicado durante a competição.

15.1. RESPEITO À SINALIZAÇÃO: O descumprimento dos protocolos de desaceleração pós-bandeira de chegada sujeitará o competidor a sanções disciplinares severas, aplicadas conforme a decisão do **Colegiado de Comissários Desportivos**.

15.2. INTEGRIDADE DO TRAÇADO OFICIAL: É terminantemente proibida, após o encerramento de qualquer atividade de pista (treinos, classificações ou provas), a utilização de circuitos não oficiais, anéis externos, cortes de curva, tangências por áreas de escape ou qualquer tipo de atalho para acesso ao Parque Fechado.

15.3. SANÇÕES DISCIPLINARES: A inobservância do traçado oficial ou a prática de manobras irregulares no retorno aos boxes implicará em:

- **Desclassificação imediata** da respectiva atividade; ou
- **Suspensão de 05 (cinco) minutos** na atividade subsequente (treino livre ou tomada de tempo), conforme a gravidade da infração.

ARTIGO 16º – DA HOMOLOGAÇÃO E OFICIALIZAÇÃO DE RESULTADOS

A validade jurídica e desportiva de qualquer resultado — seja em Tomadas de Tempo, Baterias ou Finais — está estritamente condicionada à homologação final e aprovação do **Colegiado de Comissários Desportivos**.

PARÁGRAFO 1º – RECURSOS E MANUTENÇÃO DO RITO: Na ocorrência de reclamações impetradas contra o resultado oficial e indeferidas em primeira instância pelos Comissários, a cerimônia de premiação será mantida e os troféus entregues aos vencedores vigentes, independentemente de eventuais recursos a instâncias superiores.

- **Status de Classificação:** Nestes casos, a pontuação e a classificação geral da categoria permanecerão em condição **sub judice**.
- **Retificação Posteriori:** Caso o recurso obtenha provimento favorável em instâncias desportivas superiores, a Organização procederá à retificação imediata dos relatórios oficiais, garantindo ao recorrente a premiação e os pontos de direito.

PARÁGRAFO 2º – SEGURANÇA JURÍDICA E LIMINARES: Caso qualquer prova seja realizada sob o efeito de medida liminar judicial, o resultado integral da categoria será mantido sob condição **sub judice**.

- **Suspensão de Atos:** Nestas circunstâncias, a solenidade de pódio e a entrega de premiação serão **sumariamente suspensas** até o trânsito em julgado da respectiva ação ou decisão definitiva das autoridades competentes.

ARTIGO 17º – DO SISTEMA DE PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO

A definição do vencedor da etapa observará a performance acumulada, fundamentada na **Tabela Oficial de Pontos** vigente.

17.1. APURAÇÃO DE RESULTADOS:

- **Vencedor da Etapa:** Será outorgado o título de vencedor da etapa ao competidor que acumular o maior somatório de pontos nas duas baterias regulamentares e final.

17.2. CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE PARA PONTUAÇÃO: A atribuição de pontos é estritamente condicionada à efetiva participação e conformidade desportiva:

- **Não Largada (DNS):** Pilotos que não iniciarem a bateria receberão **0 (zero) ponto**.
- **Cláusula de Performance Mínima:** O piloto que não completar ao menos **75% (setenta e cinco por cento)** da distância total prevista para a bateria não fará jus à pontuação, recebendo **0 (zero) ponto**.
- **Exclusão ou Desclassificação:** Pilotos excluídos ou desclassificados por decisão do Comissariado receberão **0 (zero) ponto** na respectiva bateria.

17.3. BONIFICAÇÕES E DESCLASSIFICAÇÃO TÉCNICA:

- Em caso de **Desclassificação Técnica** do competidor, este perderá de forma irrevogável os pontos referentes à *Pole Position*. Nestas circunstâncias, a bonificação será transferida imediatamente ao piloto subsequente na ordem de tempos da classificação.
- **Preservação de Pontos Extras:** O piloto manterá os pontos da *Pole Position* caso sua desclassificação ocorra especificamente por insuficiência de peso (após a prova) ou por atitude antidesportiva isolada durante a bateria.
- **Exclusão Permanente:** Em caso de **Exclusão da Prova** (pena máxima), o piloto perde integralmente toda a pontuação referente ao evento.

TABELA DE PONTUAÇÃO

POLE POSITION	1º LUGAR	2º LUGAR	3º LUGAR	4º LUGAR	5º LUGAR
1 PONTO	20 PONTOS	18 PONTOS	16 PONTOS	14 PONTOS	12 PONTOS
6º LUGAR	7º LUGAR	8º LUGAR	9º LUGAR	10º LUGAR	11º LUGAR AO ÚLTIMO
10 PONTOS	8 PONTOS	6 PONTOS	4 PONTOS	2 PONTOS	1 PONTO

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

PARÁGRAFO 1º – QUÓRUM DE CLASSIFICAÇÃO: Para ser oficialmente classificado e fazer jus à respectiva pontuação, o competidor deverá completar, obrigatoriamente, no mínimo **75% (setenta e cinco por cento)** do total de voltas percorridas pelo vencedor da bateria.

PARÁGRAFO 2º – CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO: Para fins de cálculo do quórum mencionado no parágrafo anterior, sempre que o percentual de 75% resultar em fração decimal, o arredondamento será processado para o **número inteiro imediatamente inferior**.

PARÁGRAFO 3º – ENCERRAMENTO E SOBERANIA DA CRONOMETRAGEM: A exibição da bandeira quadriculada (preta e branca agitada) sinaliza o encerramento da bateria. Todavia, a classificação oficial, para todos os efeitos desportivos e de pontuação, será **única e exclusivamente** aquela registrada, validada e declarada pelo **Sistema de Cronometragem Eletrônica**, prevalecendo sobre qualquer outra aferição.

PARÁGRAFO 4º – STATUS DE MOMENTO: A posição do piloto na classificação final será rigorosamente aquela consolidada pelo sistema no exato instante da passagem sob a bandeira de chegada ou no encerramento do cronômetro oficial da prova.

ARTIGO 18º – DA CERIMÔNIA DE PREMIAÇÃO E PÓDIO

A solenidade de premiação é o ato oficial de encerramento da etapa, onde serão condecorados os competidores que demonstraram excelência desportiva.

18.1. OUTORGA DE TROFÉUS: Serão premiados com troféus exclusivos os **05 (cinco) primeiros colocados** de cada categoria.

- **Bonificação Especial:** O detentor da *Pole Position* de cada categoria também será laureado com premiação específica pelo mérito em qualificação.

PARÁGRAFO 1º – PROTOCOLO DE VESTIMENTA (DRESS CODE): O ingresso ao pódio é restrito ao piloto devidamente trajado com sua indumentária de competição: **macacão e sapatilhas obrigatoriamente fechados**, portando seu capacete em mãos. O descumprimento deste rigor estético poderá impedir a participação do piloto na cerimônia.

PARÁGRAFO 2º – COMPLIANCE DE PATROCÍNIO: Em respeito aos parceiros comerciais do evento, é **compulsório** o uso do boné do patrocinador oficial durante toda a permanência no pódio e nas entrevistas oficiais.

PARÁGRAFO 3º – REGISTRO OFICIAL E DISPENSA: A liberação dos premiados do recinto do pódio ocorrerá exclusivamente após a captação da **Foto Oficial** pelo profissional credenciado pelo evento. A saída antecipada será considerada infração ao protocolo de imagem da competição.

ARTIGO 19º – DO REGIME DISCIPLINAR E INFRAÇÕES

Além das sanções previstas no Código Desportivo de Automobilismo (CDA), constituem infrações gravíssimas e passíveis de penalidades imediatas:

- a) **19.1. INTERFERÊNCIA EXTERNA:** Toda e qualquer interferência ou tentativa de influência sobre as decisões da prova, exercida por elementos não vinculados oficialmente à **CBA**, à **FAUESC** ou ao Colegiado de Comissários.
- b) **19.2. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA:** O piloto é o **único e exclusivo responsável** pela conduta de todos os membros de sua comitiva, incluindo — mas não se limitando a — Chefe de Equipe, mecânicos, auxiliares, empurradores, familiares e convidados.
- c) **19.3. CONDUTA ANTIDESPORATIVA E ATOS INDEVIDOS:** Procedimentos inadequados, agressões verbais, gestuais ou físicas, bem como qualquer ato que fira a ética desportiva praticado por qualquer membro da equipe, implicarão em penalidades severas ao **piloto responsável**, que podem variar desde multas e perda de posições até a **exclusão sumária** do evento.

ARTIGO 20º – DO REGIME SANCIONATÓRIO E PENALIDADES

Toda e qualquer infração aos preceitos do CDA, RNK, RPP e deste Regulamento Desportivo/Técnico, praticada por competidores, pilotos ou seus prepostos, sujeitará o piloto às seguintes sanções, aplicadas isolada ou cumulativamente:

- 1. **ADVERTÊNCIA:** Nas modalidades Verbal, Sinalizada (em pista) ou Escrita;
- 2. **SANÇÕES DE GRID:** Perda de posições no alinhamento de largada;
- 3. **SANÇÕES DE TEMPO E POSIÇÃO:** Acréscimo de tempo ao total de prova, perda de voltas ou perda de posições na classificação final;
- 4. **RESTRIÇÕES DE ATIVIDADE:** Impedimento total ou parcial de participação em treinos oficiais ou tomadas de tempo;
- 5. **PENALIDADES PECUNIÁRIAS:** Aplicação de **Multa**, independentemente de sanções desportivas;
- 6. **EXCLUSÃO E DESCLASSIFICAÇÃO:** Retirada sumária da tomada de tempo, bateria ou prova;

7. **RESTRIÇÕES DE ACESSO:** Proibição de ingresso em áreas técnicas/desportivas e, em casos de gravidade extrema, a **proibição de permanência nas dependências do Kartódromo e seu entorno**, por tratar-se de propriedade privada com direito de admissão reservado à Organização.

PARÁGRAFO 1º – INADIMPLÊNCIA E CONDUTA FINANCEIRA: O competidor que efetuar pagamentos via cheques sem provisão de fundos ou proceder com o cancelamento indevido de transações de cartão de crédito junto à Organização, CBA, FAUESC ou fornecedores oficiais, terá sua **Cédula Desportiva suspensa compulsoriamente** junto à CBA. A liberação do registro desportivo fica condicionada à quitação integral do débito, sem prejuízo de ações cíveis e criminais cabíveis.

PARÁGRAFO 2º – DOS CASOS OMISSOS: Toda e qualquer situação não prevista neste regulamento será objeto de análise, julgamento e decisão soberana do **Colegiado de Comissários Desportivos**, cujas deliberações terão força regulamentar imediata.

ARTIGO 21º – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO E RITO PROCESSUAL

O exercício do direito de reclamação técnica ou desportiva é restrito e deve obedecer rigorosamente aos seguintes preceitos formais:

21.1. LEGITIMIDADE: As reclamações só poderão ser impetradas pelo piloto ou pelo concorrente devidamente identificado na ficha de inscrição, sendo admitidas apenas contra participantes da mesma prova e categoria.

21.2. REQUISITOS DE ADMISSIBILIDADE: Para que uma reclamação seja processada pelo Colegiado de Comissários, ela deverá:

- **Forma:** Ser apresentada exclusivamente por escrito;
- **Caução:** Estar acompanhada do comprovante de depósito da respectiva caução financeira (conforme valores definidos no CDA);
- **Especificidade:** Indicar nominalmente o piloto ou concorrente contra o qual a ação é dirigida;
- **Nexo de Casualidade:** Em casos desportivos, ser formulada apenas por competidores diretamente envolvidos no incidente ou acidente objeto da queixa;
- **Individualização:** Caso o reclamante deseje agir contra múltiplos competidores, deverá apresentar petições e cauções individuais para cada piloto implicado.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750

Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz

site: www.parquekartodromo.com

PARÁGRAFO ÚNICO – EXCEÇÃO POR AGRUPAMENTO: Em baterias onde houver agrupamento de categorias distintas em um mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas entre competidores de categorias diferentes, desde que o incidente tenha ocorrido durante a disputa simultânea em pista.

ARTIGO 22º – DO PROTOCOLO E ENDEREÇAMENTO DE RECLAMAÇÕES

O trâmite administrativo de qualquer contestação deve observar o fluxo hierárquico e documental estabelecido para garantir a segurança jurídica do certame.

22.1. FORMALIZAÇÃO E GARANTIA: Toda reclamação deve ser apresentada por escrito, obrigatoriamente em formulário oficial disponível na **Secretaria de Prova**, acompanhada do comprovante de depósito da caução pecuniária, conforme os valores e diretrizes estipulados no **Art. 28 do RNK**.

22.2. FLUXO HIERÁRQUICO:

- **Endereçamento:** A peça deverá ser dirigida ao **Diretor de Prova** (ou ao seu Adjunto), que detém a responsabilidade de instruir o processo com as informações técnicas e observações de pista necessárias antes do encaminhamento final.
- **Competência de Julgamento:** Cabe exclusivamente ao **Colegiado de Comissários Desportivos** a análise de mérito e o julgamento da reclamação encaminhada.

22.3. RECEBIMENTO E PROTOCOLO: A reclamação poderá ser protocolada diretamente na Secretaria de Prova, que servirá como órgão receptor e responsável pela tramitação célere do documento ao Diretor de Prova.

ARTIGO 23º – DOS PRAZOS PRECLUSIVOS E TRAMITAÇÃO

A tempestividade é requisito essencial para a admissibilidade de qualquer contestação. O descumprimento dos prazos abaixo implicará no indeferimento sumário da reclamação por intempestividade.

23.1. PRAZOS REGIMENTAIS: As reclamações deverão ser protocoladas impreterivelmente nos seguintes interstícios:

- **Impugnação de Inscrição:** Reclamações contra a elegibilidade de pilotos ou equipes devem ser apresentadas até **30 (trinta) minutos antes** da abertura oficial da Tomada de Tempo.
- **Incidentes Técnicos ou Desportivos:** Reclamações sobre fatos ocorridos em pista ou irregularidades técnicas devem ser apresentadas em até **30**

(trinta) minutos após a publicação oficial do resultado da respectiva atividade (divulgação no quadro oficial).

23.2. RITO DE URGÊNCIA: Toda reclamação devidamente protocolada e com caução recolhida será recepcionada pelo Colegiado de Comissários Desportivos sob **Rito de Urgência**.

- **Celeridade Decisória:** O corpo de comissários empenhar-se-á em proferir a decisão no menor lapso temporal possível, visando a estabilidade dos resultados e a continuidade do cronograma desportivo.

ARTIGO 24º – DOS DEPÓSITOS DE CAUÇÃO E PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

A admissibilidade de qualquer reclamação é condicionada ao depósito prévio de caução pecuniária, conforme os critérios de destinação e valores estabelecidos abaixo:

24.1. RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS:

- **Valor:** Equivalente a **50% do valor da inscrição**, respeitando o piso mínimo de **2,5 (duas e meia) UPs** por petição individual.
- **Destinação:** Em caso de procedência (vitória do reclamante), o valor será integralmente restituído. Sendo julgada improcedente, a caução será revertida em favor da **CBA ou FAUESC**.

24.2. RECLAMAÇÕES TÉCNICAS (CONFORMIDADE DO EQUIPAMENTO):

- **Taxa de Protocolo:** **05 (cinco) UPs** por reclamação apresentada.
- **Taxa de Item:** **2,5 (duas e meia) UPs** adicionais para cada componente ou sistema técnico objeto da vistoria.
- **Decisão e Sanção:** * **Procedente:** Restituição dos valores ao reclamante e aplicação de **multa automática de 05 (cinco) UPs** ao reclamado, sem prejuízo de outras sanções desportivas.
 - **Improcedente:** Perda integral dos valores caucionados em favor da autoridade desportiva.

24.3. DIRETRIZES DE ANÁLISE E ÔNUS PERICIAL: O processo de verificação técnica obedecerá aos seguintes protocolos de rigor:

1. **Reciprocidade Técnica:** Ao solicitar a vistoria de um concorrente, o equipamento do **reclamante** será submetido à inspeção compulsória nos mesmos itens e sistemas citados.

2. **Custeio de Perícia:** Toda e qualquer despesa decorrente de exames especializados — incluindo honorários de peritos, logística de transporte, diárias de armazenamento e seguros — correrá por conta exclusiva do **reclamante**.
3. **Soberania e Integridade de Peças:** O Comissário Técnico detém autoridade para utilizar qualquer método de análise, incluindo procedimentos que resultem na **inutilização ou destruição parcial** de componentes para aferição de conformidade.
4. **Isenção de Responsabilidade:** O equipamento será restituído no estado em que se encontrar após a perícia. A CBA, a FAUESC e a Organização não procederão a qualquer tipo de ressarcimento por danos decorrentes do processo de vistoria técnica.

ARTIGO 25º – DO DIREITO DE RECURSO E SOBERANIA DAS DECISÕES

O direito de recurso constitui a ferramenta fundamental de garantia da justiça desportiva, permitindo a revisão de atos e decisões no âmbito do Colegiado de Comissários.

25.1. LEGITIMIDADE E ESCOPO: Os recursos são restritos a pilotos participantes da mesma prova e categoria.

- **Exceção de Agrupamento:** Em situações de grid compartilhado (junção de categorias), é facultado ao piloto o direito de recorrer contra competidores de classes distintas que tenham integrado a mesma atividade de pista.
- **Isenção de Caução:** Diferente das reclamações, o protocolo de recurso interno junto ao Colégio de Comissários é isento de nova caução pecuniária, visando assegurar a ampla defesa do competidor.

PARÁGRAFO ÚNICO – AMPLA DEFESA E OBJETO: O recurso é um direito inalienável do piloto, podendo ser impetrado contra:

1. Disposições dos regulamentos e comunicados oficiais do evento;
2. Decisões proferidas pelos Oficiais de Competição e Direção de Prova.

ARTIGO 26º – DO RECURSO ÀS INSTÂNCIAS SUPERIORES (CBA/FAUESC)

Esgotadas as instâncias de julgamento no âmbito do evento, o competidor poderá exercer seu direito de recurso junto aos tribunais desportivos de ordem superior,

observando rigorosamente os ritos do Código Desportivo de Automobilismo (CDA-2026).

26.1. NOTIFICAÇÃO DE INTENÇÃO: Sob pena de **perda irrevogável do direito (decadência)**, o piloto que desejar recorrer de uma decisão do Colegiado de Comissários Desportivos deverá notificar a referida autoridade, por escrito, sobre sua intenção de interpor recurso.

26.2. PRAZO PEREMPTÓRIO: A notificação de intenção de recurso deverá ser protocolada no prazo máximo e improrrogável de **01 (uma) hora**, contada a partir do recebimento oficial da notificação da decisão contestada.

26.3. CONFORMIDADE COM O CDA: Tanto a notificação quanto o posterior protocolo do recurso junto à **CBA ou FAUESC** deverão seguir estritamente as formalidades, prazos e recolhimentos de taxas previstos no **Código Desportivo de Automobilismo (CDA-2026)**.

CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 27º – DO PRINCÍPIO DA EXCLUSIVIDADE TÉCNICA

Neste certame, vigora o princípio da **permissão expressa**: toda e qualquer modificação, componente ou ajuste que não esteja explicitamente autorizado neste Regulamento é **terminantemente proibido**.

- **PARÁGRAFO ÚNICO – SEGURANÇA E ACABAMENTO:** É vedada, sob qualquer pretexto, a utilização de arames ou métodos de fixação rudimentares para a segurança de partes e peças do kart. As fixações devem seguir os padrões de engenharia homologados.

ARTIGO 28º – DA HOMOLOGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Somente será admitida a utilização de equipamentos que ostentem selos de homologação da **CBA**, **FIA Karting**, ou autorizações específicas da **CBA**, abrangendo obrigatoriamente, para a categoria:

- **Força e Periféricos:** Motor, Flange, Carburador, *Intake Silencer* (Filtro).
- **Consumíveis e Dinâmica:** Pneus e componentes específicos por categoria (embreagem, mangas de eixo, rodas, cubos, etc.).

ARTIGO 29º – DA FISCALIZAÇÃO E SOBERANIA DA VISTORIA

O equipamento estará sujeito a vistorias técnicas a qualquer momento da competição — seja antes, durante ou após os treinos e baterias.

- a) **Impedimento:** Constatada irregularidade antes da atividade, o kart será impedido de ingressar na pista.
 - b) **Exclusão:** Durante a atividade, a irregularidade ensejará a exclusão imediata.
 - c) **Desclassificação:** Constatada em parque fechado pós-prova, resultará em desclassificação, conforme as sanções do **Artigo 20** deste regulamento, do **CDA** e do **RNK**.
-
- a) **PARÁGRAFO ÚNICO – NÃO-CONVALIDAÇÃO:** A aprovação em uma vistoria preliminar não exime o piloto de responsabilidade por irregularidades que venham a ser detectadas em exames subsequentes até o encerramento oficial da competição.

ARTIGO 30º – DO PROTOCOLO DE LACRAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO

A Comissão Técnica detém autoridade plena para proceder com a lacração e/ou marcação de qualquer componente do conjunto kart/motor, em qualquer estágio do evento, para fins de auditoria e conformidade.

30.1. CUSTÓDIA TÉCNICA: Os equipamentos lacrados deverão permanecer à disposição e sob supervisão da Comissão Técnica até a liberação oficial do Parque Fechado após o término do evento.

PARÁGRAFO 1º – VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA: A adulteração, violação, remoção ou quebra não autorizada de qualquer lacre ou marca de identificação implicará na **exclusão ou desclassificação sumária** do competidor da respectiva atividade (Treinos Livres, Tomada de Tempo ou Bateria).

a) *Nota: A integridade física do lacre é de responsabilidade exclusiva do piloto e sua equipe.*

PARÁGRAFO 2º – IMPUGNAÇÃO DE ITENS SORTEADOS: Não serão admitidas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos oficialmente pela Organização (como motores e carburadores).

(a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).

PARÁGRAFO 3º – TROCAS E SUBSTITUIÇÕES NÃO AUTORIZADAS: A substituição de qualquer equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc.) sem a expressa autorização e supervisão da Comissários Técnicos resultará na **desclassificação imediata**.

a) **Co-Responsabilidade:** Caso a troca não autorizada ocorra entre dois competidores, ambos serão penalizados com a exclusão sumária do evento, independentemente da intenção ou alegação de erro.

ARTIGO 31º – DOS PROCEDIMENTOS DE VISTORIA E PERÍCIA TÉCNICA

A conferência técnica será realizada em área restrita e oficial, obedecendo aos seguintes critérios de transparência e rigor:

31.1. OPERAÇÃO DE DESMONTE: A desmontagem de componentes solicitada pela Comissão Técnica deverá ser realizada obrigatoriamente por **apenas 01 (um) mecânico** devidamente identificado e indicado pelo piloto.

- a) **Ônus:** Todo o trabalho de manipulação mecânica e as peças apresentadas para medição são de responsabilidade do competidor, sem qualquer ônus para a Organização, FAUESC ou CBA.

PARÁGRAFO 1º – RETENÇÃO DE EVIDÊNCIAS: Componentes identificados em desconformidade técnica serão **retidos pela Organização** e mantidos sob custódia até o esgotamento de todos os prazos de recursos desportivos.

PARÁGRAFO 2º – MONTAGEM IRREGULAR: A montagem de peças, ainda que originais, de forma distinta daquela prevista em sua homologação ou projeto original (ex: inversão de sentido, modificação de fluxo, etc.), resultará na **desclassificação imediata**.

PARÁGRAFO 3º – MÉTODOS DE EXAME E ESTADO DO EQUIPAMENTO: O Comissário Técnico detém o poder de utilizar quaisquer métodos para aferição, incluindo procedimentos que possam resultar na **inutilização de peças**. O equipamento será restituído ao piloto no estado em que se encontrar ao final da vitoria, sem qualquer obrigação de remontagem ou reparo por parte da Organização.

PARÁGRAFO 4º – EXAMES ESPECIALIZADOS E CUSTEIO: Caso a irregularidade exija perícia de alta precisão em laboratórios externos, as peças permanecerão sob custódia da **FAUESC/CBA**.

- a) **Depósito Prévio:** Se o exame decorrer de uma reclamação técnica de terceiros, todos os custos (transporte, laudos, taxas) serão custeados antecipadamente pelo **reclamante**.

PARÁGRAFO 5º – INSTRUMENTAÇÃO OFICIAL: Os instrumentos de medição (paquímetros, gabaritos, balanças) utilizados pela Comissão Técnica são considerados **oficiais e absolutos**. Estes estarão à disposição dos competidores para aferição prévia de seus próprios equipamentos, caso solicitado dentro do cronograma oficial.

PARÁGRAFO 6º – EQUALIZAÇÃO POR SORTEIO: A Organização reserva-se o direito de sortear componentes padrão (motores, eixos, pneus, etc.) entre os inscritos com o objetivo de garantir a paridade técnica, sendo o custo deste fornecimento de responsabilidade direta do competidor.

ARTIGO 32º – DAS ESPECIFICAÇÕES POR CATEGORIA

Os requisitos técnicos detalhados relativos ao Motor, Escapamento, Carburador, Peso Mínimo, Chassi, Freios, Carenagens, Para-choque Traseiro, Identificação

Visual e Acessórios, deverão obedecer rigorosamente ao disposto no **CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA** deste documento, utilizando-se o **RNK-2026** vigente como norma supletiva.

ARTIGO 33º – DO ABASTECIMENTO E CONTROLE DE COMBUSTÍVEL

O fornecimento de combustível será centralizado e controlado pela Organização, visando garantir a isonomia técnica e a segurança operacional do evento.

33.1. PROCEDIMENTO DE ABASTECIMENTO: O combustível deverá ser adquirido exclusivamente na Secretaria da Prova no ato da inscrição ou conforme cronograma do evento. O controle de liberação será realizado através de **Lista de Inscritos Oficial** gerada pelo sistema.

33.2. FLUXO NO POSTO OFICIAL: Para realizar o abastecimento, o piloto ou seu mecânico responsável deverá se dirigir ao posto oficial da prova e identificar-se obrigatoriamente informando:

- **Nome completo do Piloto;**
- **Categoria;**
- **Número do Kart.**

33.3. CONFERÊNCIA E ASSINATURA: Após a confirmação dos dados na lista sistêmica pela equipe de abastecimento, o volume será liberado para a atividade correspondente (Tomada de Tempo, Bateria 1 ou Bateria 2). A Organização manterá o registro de cada abastecimento realizado para fins de auditoria técnica.

33.4. OBRIGATORIEDADE: É vedada a utilização de qualquer combustível ou aditivo que não seja o fornecido oficialmente no posto da prova. O descumprimento deste artigo ou a tentativa de abastecimento fora da lista oficial sujeitará o piloto às penalidades de desclassificação.

33.5. ESPECIFICAÇÕES POR CLASSE:

- a) **Mirim, Cadete e F4:** Utilização exclusiva de **Gasolina Comum**.
- b) **Demais Categorias:** Utilização de mistura composta por **Gasolina Podium** e óleo dois tempos homologado pela CBA, na proporção rigorosa de **22:1**.

PARÁGRAFO 1º – PROTOCOLO DE TOMADA DE TEMPO: Para o ingresso no Parque Fechado visando a Tomada de Tempo, o kart deverá estar com o **tanque totalmente drenado**. O abastecimento ocorrerá sob supervisão técnica.

PARÁGRAFO 2º – PROTOCOLO DE BATERIAS: Para as baterias de prova, o ingresso no Parque Fechado exige que o kart esteja com o **tanque lacrado**, sendo terminantemente proibida a drenagem ou manipulação do combustível após a lacração.

PARÁGRAFO 3º – FISCALIZAÇÃO: A Comissão Técnica detém autoridade absoluta sobre o controle, pesagem e fiscalização do combustível em todas as fases do evento.

PARÁGRAFO 4º – ANÁLISE COMPARATIVA: A qualquer momento, a Comissão Técnica poderá coletar amostras do tanque do kart para comparação com a **Amostra Padrão** em posse da Organização. Divergências químicas ou de densidade serão consideradas evidência de irregularidade.

PARÁGRAFO 5º – SANÇÃO POR ADULTERAÇÃO: Constatada qualquer disparidade ou presença de aditivos não autorizados no combustível, o piloto será **desclassificado imediatamente**, sem prejuízo de sanções desportivas e administrativas adicionais.

PARÁGRAFO 6º – SEGURANÇA OPERACIONAL: Por normas de segurança e controle ambiental, o abastecimento será realizado **diretamente nos tanques dos karts**. É expressamente proibido o abastecimento de galões ou recipientes avulsos no posto oficial.

PARÁGRAFO 7º – DA VISTORIA TÉCNICA E FISCALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

A Comissão Técnica detém autoridade plena para fiscalizar o sistema de alimentação e a composição do combustível a qualquer momento, sem aviso prévio, durante toda a duração do evento.

7.1. COLETA E ANÁLISE:

- **Monitoramento Direto:** Amostras podem ser retiradas do tanque para análise imediata via aparelhos eletrônicos de medição física ou reagentes químicos.
- **Volume Residual Obrigatório:** É responsabilidade do piloto garantir que, ao final de qualquer atividade de pista (Tomada ou Prova), reste no tanque o volume mínimo de **0,5 litro (500 ml)** de combustível. A ausência deste volume residual impedindo a coleta resultará em **Desclassificação Imediata**.

7.2. CONSTATAÇÃO DE ADULTERAÇÃO:

- Caso seja identificada qualquer divergência em relação ao padrão fornecido no posto oficial, o piloto será desclassificado.
- **Custos Laboratoriais:** Se a análise laboratorial confirmar a irregularidade, todos os custos de envio e perícia serão cobrados do piloto/equipe, além das sanções desportivas aplicáveis ao piloto e ao Chefe de Equipe.

7.3. PROTOCOLO DE CONTRAPROVA (SISTEMA DE TRÊS AMOSTRAS): Para análises laboratoriais externas, a Comissão Técnica seguirá o rigoroso protocolo de custódia:

- **Amostragem:** Serão colhidas e lacradas **03 (três) amostras** idênticas, assinadas pelo Comissário Técnico e pelo Chefe de Equipe.
 - **Amostra 01:** Enviada ao laboratório junto com uma amostra do combustível padrão ("Testemunha").
 - **Amostra 02:** Mantida sob guarda da Organização/FAUESC.
 - **Amostra 03:** Entregue à Equipe para seu direito de contraprova.
- **Recusa de Assinatura:** A recusa do Chefe de Equipe em assinar os lacres e rótulos das amostras será interpretada como **confissão de adulteração**, gerando desclassificação automática e encaminhamento do caso ao Tribunal de Justiça Desportiva (TJD).

ARTIGO 34º – DO FLUXO DE ABASTECIMENTO

Imediatamente após a conclusão do abastecimento, o conjunto (kart/piloto) deverá se deslocar obrigatoriamente para a área de **Pré-Grid**, sendo vedado o retorno aos boxes ou paradas intermediárias não autorizadas.

ARTIGO 35º – DOS PNEUS E GESTÃO DE COMPOSTOS

A equidade técnica será garantida pela utilização exclusiva de pneus homologados pela CBA, fornecidos, sorteados e monitorados pela **Paralego Racing**.

35.1. ADQUISIÇÃO E REGISTRO: O competidor deverá adquirir 01 (um) jogo de pneus *Slick* SH2, ou para Cadete e Mirim SC2, (marca MG Pneus) novo no dia do evento. A Paralego Racing procederá com a lacração dos compostos.

35.2. RESPONSABILIDADE E VISTORIA: A guarda e integridade dos pneus são de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

35.3. INFRAÇÕES E TROCAS:

- a) **Troca Não Autorizada:** A substituição de pneu sem prévio consentimento e lacração da Comissão Técnica resultará na **exclusão automática** da atividade.
- b) **Substituição por Dano:** Em caso de furo ou defeito estrutural comprovado pelo Comissário Técnico, será autorizada a troca por um composto similar.
 - a. **Penalidade:** O piloto sofrerá a perda de **05 (cinco) posições no grid** de largada para cada pneu substituído.

Nota: Penalidade não se aplica aos pneus furados, identificados imediatamente após atividade de pista, na área técnica.

- c) **Ausência no Sorteio:** O descumprimento do horário de sorteio de pneus conforme cronograma oficial acarretará na **perda da melhor volta** obtida na Tomada de Tempo.

35.4. REGIME DE CHUVA (RAIN TIRES): Caso a Direção de Prova declare "Corrida sob Chuva", os pneus de chuva serão lacrados ou utilizados imediatamente.

- a) **Penalidades em Chuva:** Trocas por furo seguem a perda de 5 posições. Trocas por qualquer outro motivo técnico não emergencial obrigarão o piloto a **largar da última posição** do grid na bateria subsequente.

35.5. PROTOCOLO DE ACESSO AO PARQUE FECHADO: Para fins de conformidade e segurança na calibragem, é **obrigatório** que o kart ingresse no Parque Fechado com os **pneus totalmente despressurizados (vazios)** para a Tomada de Tempo, Bateria 1 e Bateria 2.

ARTIGO 36º – DA CONFORMIDADE DO PAINEL FRONTAL (BICO)

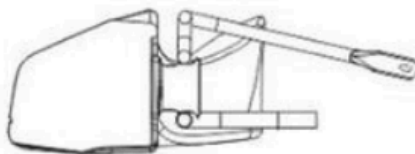
Conformidade ao **CDA e FIA KARTING**.

36.1. POSICIONAMENTO TÉCNICO: O painel frontal deverá estar fixado em sua posição original de montagem durante todo o transcurso da Tomada de Tempo e das Baterias, conforme as especificações do **Desenho Técnico nº 2d da CIK/FIA** (vide FIGURA 1).

Desenho Técnico nº 2.2.1

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).

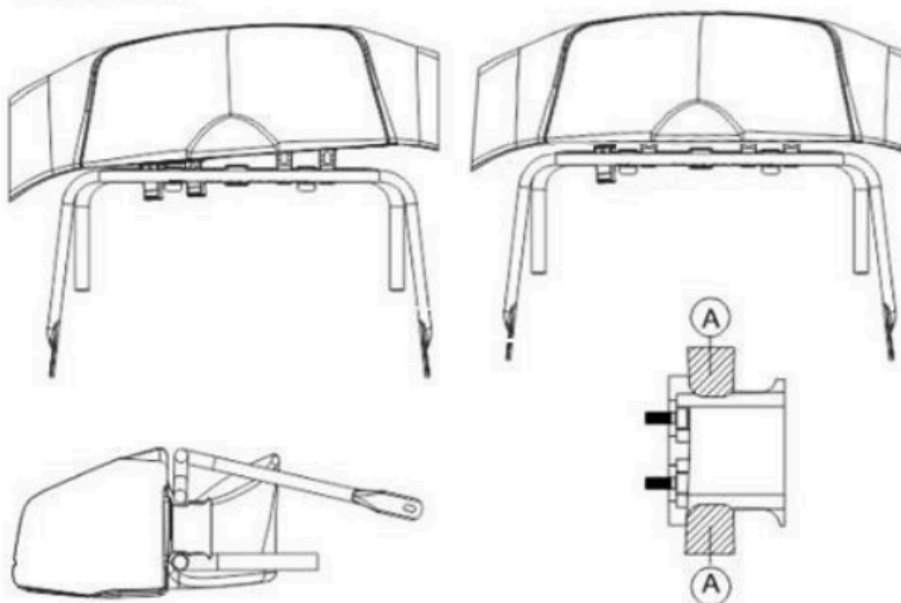


Figura 1 - Desenho Técnico nº 2d da CIK

36.2. PENALIDADES POR DESLOCAMENTO: Qualquer inconformidade ou deslocamento do bico (acionamento do sistema retrátil), detectado **ANTES** da pesagem.

36.2.1. PENALIDADES POR IRREGULARIDADE: a qualquer momento da vistoria técnica, sujeitará o piloto às penalidades automáticas previstas no **Inciso VI do Art. 24 do RNK-2026**.

- **Nota:** Não serão aceitas justificativas de "toques laterais" ou "incidentes de largada" para evitar a penalidade, sendo esta de natureza objetiva.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750

Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz

site: www.parquekartodromo.com

36.3. ESPECIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO: * **Categorias Gerais:** É obrigatória a utilização do sistema de fixação e painel frontal tipo **FIA Karting**, devidamente homologado pela CBA ou registrado na mesma, conforme o Artigo 41 do RNK-2026.

36.4. ATENÇÃO: A partir de **1º de junho de 2023** os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser **equipados** com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) **número 05/PD/2020.3**, das marcas **CONCEPT** ou **MEGA**, fabricados em Nylon 6 na **cor branca**, com as dimensões corrigidas para o padrão **FIA Karting**. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas **FIA Karting**, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico

ESPECIFICAÇÕES DE MONTAGEM DO PAINEL FRONTAL

A montagem do conjunto aerodinâmico dianteiro deve observar as seguintes permissões e restrições técnicas, visando a padronização e a funcionalidade dos sistemas de segurança:

36.5. INTERCÂMBIO DE COMPONENTES:

- É permitida a troca e o uso compartilhado de engates rápidos e ferragens de fixação, desde que todos os componentes sejam devidamente **homologados**.
- É permitido o intercâmbio de peças de carenagem (plásticos) entre fabricantes, desde que respeitadas as homologações vigentes para as respectivas categorias.

36.6. GEOMETRIA E FLUXO DE AR:

- a) **Altura:** O bico (painel frontal) deve ser posicionado de forma a não exceder a altura do topo das rodas dianteiras.
- b) **Respiro:** É permitida uma única saída de ar, original de fábrica, com diâmetro máximo de **12 mm**, localizada obrigatoriamente na face posterior da peça (face voltada para os suportes retráteis).

36.7. PARÂMETROS TÉCNICOS DE FIXAÇÃO (PADRÃO FIA/CBA): Conforme a atualização do **Desenho Técnico FIA Karting 2.2**, as medidas de segurança devem ser rigorosamente respeitadas:

- a) **Garras Metálicas:** Devem possuir largura de **(29,0 ± 1,0) mm** (desconsiderando pinos ou rebites).

- b) **b) Espaçamento de Segurança:** Deve existir uma distância mínima de **1 mm** entre cada garra metálica e o suporte retrátil padrão.
- c) **c) Distância entre Para-choques:** O vão livre entre os dois para-choques (superior e inferior) deve ser de, no mínimo, **60,1 mm**, sem limite máximo estipulado.
- d) **d) Recuo do Painel:** A distância entre qualquer ponto dos para-choques e a face interna do Painel Dianteiro deve ser de, no mínimo, **27 mm**.

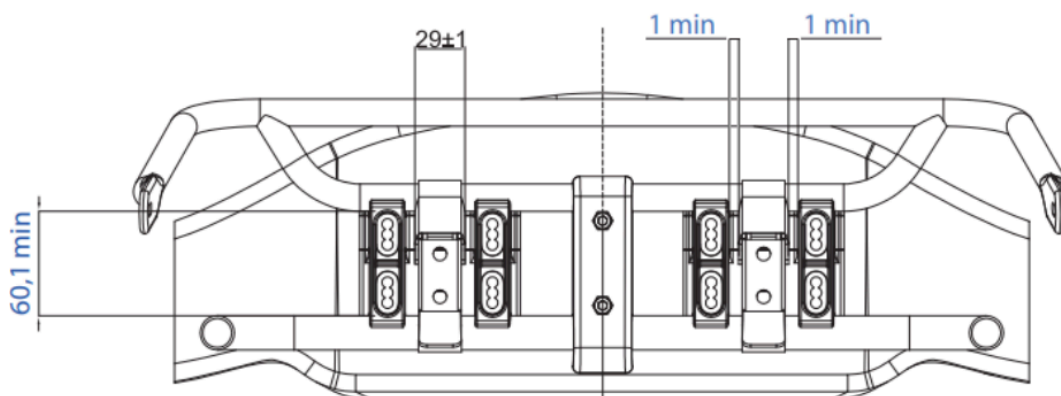


Figura 2 - Desenho Técnico FIA Karting 2.2

PARÁGRAFO 1º – O JUIZ DE FATO: A fiscalização do painel frontal será exercida pelo **Juiz de Fato**, autoridade designada especificamente para inspecionar e relatar aos Comissários Desportivos qualquer irregularidade no posicionamento do conjunto no exato momento da entrada do kart no Parque Fechado.

PARÁGRAFO 2º – DA MANIPULAÇÃO E FRAUDE: É terminantemente proibido o uso de qualquer artifício (travas, arames, fitas ou ajustes) que impeça o livre funcionamento do sistema retrátil homologado pela FIA Karting.

- **Tolerância Zero:** Se for identificado que o piloto, mecânico ou terceiro recolocou ou tentou, de qualquer forma ou em qualquer ponto da pista ou Parque Fechado, **recolocar o bico na posição original** após a bandeirada ou no decorrer da bateria ou prova, o piloto será **EXCLUÍDO** do evento, sem prejuízo das sanções previstas no RNK.

PARÁGRAFO 3º – FERRAMENTAL PROIBIDO: É vedada a utilização de ferramentas, alavancas ou dispositivos para a armação ou desarme das garras do painel frontal. O acionamento e a montagem devem ser realizados exclusivamente de forma manual, conforme a ficha de homologação.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

PARÁGRAFO 4º – INTEGRIDADE DO COMPONENTE: O Painel Dianteiro (Bico) deve ser mantido em perfeitas condições e estruturais. É proibida a utilização de bicos cortados, perfurados, quebrados, amassados, colados ou com remendos que alterem sua geometria original.

PARÁGRAFO 5º – DIMENSÕES E LARGURA: A largura máxima do bico não poderá, sob hipótese alguma, ultrapassar a largura total do conjunto do eixo dianteiro (considerando a maior medida entre as faces externas dos pneus dianteiros), conforme ilustrado na **FIGURA 3**.

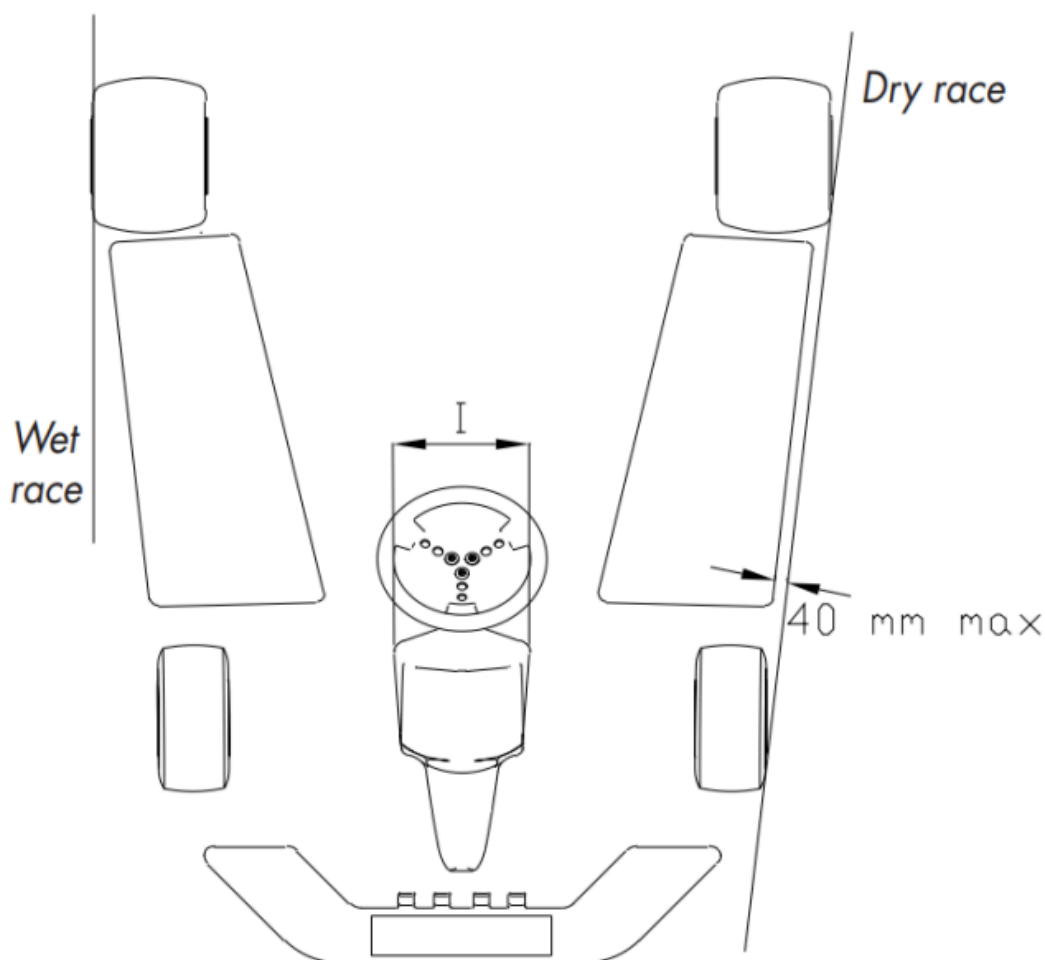


Figura 3 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 5º

PARÁGRAFO 6º – SUPORTE TECNOLÓGICO: O Juiz de Fato poderá fundamentar seu relato aos Comissários Desportivos utilizando-se de observações visuais diretas, captação de imagens, vídeos, telemetria ou qualquer recurso técnico disponível que comprove a irregularidade do painel frontal.

PARÁGRAFO 7º – MONITORAMENTO EM TEMPO REAL: Caso a organização utilize sistema de câmeras de monitoramento, a infração poderá ser detectada e relatada **no exato instante do fato**. A penalidade será aplicada ao término da atividade com base na evidência fílmica, independentemente das condições em que o kart ingresse no Parque Fechado.

PARÁGRAFO 8º – DA IRRECORRIBILIDADE (REGRA FIA): Em estrita observância à regulamentação **FIA Karting**, a penalidade de tempo imposta por irregularidade no posicionamento do painel frontal é de natureza objetiva e **não comporta qualquer tipo de recurso**.

PARÁGRAFO 9º – REPARO COMPULSÓRIO: Se a desconformidade for detectada antes do início das atividades, o piloto será impedido de acessar a pista. O reingresso só será autorizado após a regularização técnica do sistema e nova aprovação dos Comissários Técnicos.

PARÁGRAFO 10º – AUSÊNCIA DE EFEITO SUSPENSIVO: Eventuais contestações administrativas contra os procedimentos deste artigo serão indeferidas sumariamente, não possuindo efeito suspensivo sobre a penalidade aplicada.

PARÁGRAFO 11º – DISPENSA DE SINALIZAÇÃO: A Bandeira Preta com Círculo Laranja (advertência técnica) **não será exibida** em pista para casos de bico deslocado, sendo o piloto responsável por gerir sua posição até o final da prova.

PARÁGRAFO 12º – RESPONSABILIDADE OBJETIVA: A penalidade será aplicada independentemente da causa que originou o deslocamento do painel — seja por toque (proposita ou não), falha de equipamento ou detritos de pista. É dever indelegável do piloto zelar pela integridade do seu equipamento.

PARÁGRAFO 13º – PENALIZAÇÃO PADRÃO: Constatada a irregularidade no posicionamento do bico após a bandeirada, o piloto sofrerá o acréscimo automático de **05 (cinco) segundos** ao seu tempo total de prova.

PARÁGRAFO 14º – FRAUDE E EXCLUSÃO: Caso ocorra a tentativa de reposicionamento manual do bico (conforme previsto no RNK), o Colegiado de Comissários Desportivos aplicará a pena de **Exclusão ou Desclassificação** do piloto da atividade em questão.

ARTIGO 37º – DO SISTEMA DE EXAUSTÃO (ESCAPAMENTO)

O sistema de exaustão deve atuar como um conjunto selado e original, sendo vedada qualquer intervenção que altere a contrapressão ou o fluxo natural dos gases.

37.1. INTEGRIDADE TÉCNICA: É obrigatória a utilização de escapamentos homologados pela CBA. É terminantemente proibido o retrabalho, polimento interno ou qualquer artifício que provoque saídas falsas de gases em todo o conjunto (curva, flexível, escapamento e abafador).

ARTIGO 38º – DOS PROTOCOLOS DE MANUTENÇÃO E AVARIAS

A ocorrência de falhas mecânicas ou danos estruturais durante as atividades de pista exige o cumprimento imediato dos protocolos de segurança e assistência técnica.

38.1. SINALIZAÇÃO E CONDUTA: A Direção de Prova poderá exibir a **Bandeira Preta com Círculo Laranja** ao constatar avarias que coloquem em risco a segurança do competidor ou de terceiros. Independentemente da sinalização, o piloto deverá observar:

- a) **A) Treinos Livres e Aquecimento (Warm-up):** O piloto deve conduzir o kart ao Parque Fechado por meios próprios. Em caso de imobilidade, o resgate pela equipe só ocorrerá mediante **autorização expressa** da Direção de Prova, sendo vedado o uso de carrinhos de transporte até que o procedimento seja julgado seguro e autorizado.
- b) **B) Tomada de Tempo (Classificação):** É **terminantemente proibida** qualquer manutenção técnica. O kart deve ser conduzido à pesagem oficial. Caso o equipamento pare em pista, o piloto deve posicioná-lo em local seguro, sendo o resgate permitido apenas após o encerramento da sessão.
- c) **C) Baterias e Provas:** Reparos só são permitidos no **Parque de Manutenção**. O piloto deve ingressar na área por meios próprios e **sem auxílio externo**.
 - i) **Restrições:** É proibida a substituição do Chassi ou do Motor.
 - ii) **Reparo em Pista:** Permitido apenas se executado exclusivamente pelo piloto, com segurança e sem ajuda de terceiros. Caso contrário, o kart deve ser imobilizado e retirado apenas após autorização oficial.

PARÁGRAFO 1º – SANÇÕES ADMINISTRATIVAS: O descumprimento dos protocolos de segurança em treinos (Inciso A) sujeitará o piloto a penalidades disciplinares conforme o **Art. 19 do RNK-2026** e o **CDA-2026**.

PARÁGRAFO 2º – INFRAÇÕES GRAVES: A desobediência às regras de manutenção em Classificação ou Provas (Incisos B e C) resultará na **exclusão ou desclassificação imediata** do piloto infrator.

PARÁGRAFO 3º – SESSÕES CURTAS: Em treinos oficiais com duração inferior a 15 (quinze) minutos, o Colegiado de Comissários poderá vetar qualquer tipo de manutenção, visando a fluidez do cronograma.

ARTIGO 39º – DO PADRÃO DE IDENTIFICAÇÃO VISUAL

A identificação numérica do kart é obrigatória e deve seguir rigorosamente os padrões de legibilidade e contraste para garantir a precisão da cronometragem e da fiscalização desportiva.

39.1. LOCALIZAÇÃO E DIMENSÕES: Os números devem ser aplicados em quatro pontos estratégicos:

- a) **Painel Superior Dianteiro (Gravata);**
- b) **Para-choque Traseiro (Centralizado);**
- c) **Painéis Laterais (Pontas Traseiras).**

39.2. ESPECIFICAÇÃO GRÁFICA:

- q) **Fundo:** Quadrado de, no mínimo, **200x200 mm** na cor **AMARELA** sólida.
 - a. **Proibição:** Não serão aceitos fundos metalizados, dourados, fluorescentes ou de tonalidades fora do padrão "Amarelo Tráfego".
- r) **Numeração:** Altura de **150 mm** com traço de **20 mm** de espessura, obrigatoriamente na cor **PRETA**.
- s) **Observação:** Nos painéis laterais, as dimensões totais podem ser adaptadas à área disponível, desde que a espessura do traço (20 mm) e a legibilidade sejam mantidas.

39.3. IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA (SIGLAS): No canto superior direito das placas de numeração, deve ser fixado um adesivo branco (30x50mm) com a sigla da categoria em preto (traço de 8 mm), conforme a tabela abaixo:

Sigla	Categoria	Sigla	Categoria
M	Mirim	F4J	F4 Júnior
C	Cadete	F4N	F4 Novato
Sênior 60+	S60	F4G	F4 Graduado
Super Sênior	SS	F4S	F4 Sênior
SAX30	Sênior-Am X30	F4SS	F4 Super Sênior
SPX30	Sênior-Pro X30	F4200	F4 200kg

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

(Demais siglas conforme previsto no RNK 2026).

PARÁGRAFO 1º – PERDA DE IDENTIFICAÇÃO: Caso qualquer placa ou adesivo se desprenda durante a atividade, a responsabilidade pela reposição é exclusiva do piloto. A Organização e a Cronometragem ficam isentas de qualquer responsabilidade por falha no registro de passagens ou tempos nestas condições.

- a) **Sinalização:** Se o kart perder duas ou mais identificações o piloto será sinalizado com a bandeira correspondente para dirigir-se imediatamente aos boxes para regularização.

PARÁGRAFO 2º – RESERVA DE ESPAÇO PUBLICITÁRIO: O piloto deve reservar obrigatoriamente **dois espaços de (200x50mm)** na carroceria do kart para adesivagem exclusiva da Organização e Patrocinadores do evento.

CAPÍTULO III – DO REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO POR CATEGORIA

ARTIGO 40º – CATEGORIAS MIRIM (M) E CADETE (C)

As categorias de base obedecerão às normas do **RNK-2026** e às seguintes diretrizes técnicas de padronização:

40.1. MOTORIZAÇÃO E SORTEIO (RBC):

- r) **Modelo:** Honda GX 160 (Homologado CBA), fornecido exclusivamente pela RBC.
- s) **Mesa e Garras:** Obrigatório o uso da mesa do fornecedor e 02 garras metálicas (aço ou alumínio). **Proibido o uso de magnésio nestes suportes.**
- t) **Lacração:** A violação de lacres do motor ou mesa implica em **Exclusão Sumária**.
- a) **Filtro de Ar:** Padrão obrigatório fornecido pela RBC.

40.2. EXAUSTÃO E ESTANQUEIDADE:

- a) **Escapamento:** Abafador homologado CBA com curva padrão RBC, fixados exclusivamente por **molas**.
- b) **Teste de Pressurização:** O sistema não pode apresentar saída de ar falsa por furos, rebites ou junções. A Comissão Técnica poderá realizar **testes de estanqueidade** (pressurização da entrada com saída vedada). Qualquer vazamento perceptível resultará em desclassificação.

40.3. ESPECIFICAÇÕES DO CHASSI E EIXO:

- a) **Eixo Traseiro:** Material ferroso magnetizável, diâmetro de **35 mm**, parede mínima de **3,8 mm**, comprimento de $(960 \pm 2\text{mm})$ e peso mínimo de **2.700g**.
- b) **Mangas de Eixo:** Homologadas/Autorizadas CBA. Proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- c) **Rolamentos Traseiros:** Modelo esférico **UC-207** (pistas e esferas em aço).
- d) **Cubos de Roda:** Alumínio (comprimento $75 \pm 1\text{mm}$) ou Magnésio (comprimento $90 \pm 1\text{mm}$).
- e) **Rodas:** Magnésio ou alumínio, com marca do fabricante do chassi.

40.4. DIMENSÕES, PESO E RELAÇÃO:

- a) **Largura Máxima:** 120 cm (extremidade externa das rodas traseiras).
- b) **Relação:** Pinhão de **20 dentes** e Coroa de **65 dentes** (conforme RPP), Passo 219.
- c) **Peso Mínimo (Piloto + Kart):**
 - a. **Mirim:** 102 kg.
 - b. **Cadete:** 106 kg.
 - c. *Nota:* Se as categorias competirem no mesmo grid, o peso da Mirim será elevado para **106 kg** para equalização.

ARTIGO 41º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: CLASSES F4 (SISTEMA RBC)

As categorias F4 (Júnior, Novato, Graduado, Sênior, SS, GSS, S60+ e F4-200) reger-se-ão pelas normas do **RNK-2026** e pelas seguintes diretrizes de equalização:

41.1. CONJUNTO MECÂNICO E SORTEIO:

- a) **Motor:** Honda GX 390 (Homologado CBA).
- b) **Kit RBC:** Motor, carburador, embreagem, mesa, corneta (elemento filtrante) e coletor de escape são fornecidos via sorteio.
- c) **Lacração:** A violação de lacres do motor, mesa ou garras implica em **Exclusão ou Desclassificação Sumária**.

41.2. TRANSMISSÃO E RELAÇÃO:

- **Embreagem:** Homologada CBA para a categoria.
- **Pinhão:** Fixo em **13 dentes**, passo 428.
- **Coroa:** Padronizada em **40 dentes** (conforme RPP), passo 428.

41.3. CARBURAÇÃO E ADMISSÃO:

- a) **Carburador:** Original do motor, sem qualquer retrabalho. Proibida a injeção ou pulverização de qualquer substância além do combustível oficial.
- b) **Filtro:** Permitido o uso do filtro fornecido com o motor ou do tipo "Turbo".
- c) **Bomba de Combustível:** De livre escolha do competidor.

41.4. SISTEMA DE EXAUSTÃO E VEDAÇÃO:

- a) **Escapamento:** Homologado CBA, sem saídas falsas.
- b) **Flexível:** Comprimento de **(85 ± 5) mm**, diâmetro externo mínimo de 50 mm e espessura mínima de 2 mm (medido sob compressão manual).

- c) **Fixação:** Mínimo de **04 molas** entre escape e curva. A fixação ao chassi (berço) deve ser **exclusivamente por molas**, sendo proibido o uso de abraçadeiras metálicas.
- d) **Vedação:** O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova pode acarretar a desclassificação do piloto.)

41.5. PARTE ELÉTRICA E VELA:

- 1 **Bobina:** Original, sem retrabalho e em ponto de fixação original.
- 2 **Velas Permitidas:** NGK (BR8ES, BP6ES, BPR6ES, BPR7ES) ou DENSO (W20EP-U, W20EPR-U, W22EPR-U).
- 3 *Nota: A RBC pode determinar o uso de vela única para todos os motores sorteados.*

41.6. CHASSI E DIMENSÕES:

- **Homologação:** Exclusivamente chassis homologados CBA ou FIA Karting/CBA (nacionais). Proibidos chassis e componentes importados apenas com autorização FIA Karting.
- **Eixo Traseiro:** Material ferroso magnetizável, diâmetro de 40 ou 50 mm.
- **Cubos de Roda:** Comprimento de **(90 ± 1,0) mm** (exceto Tony Kart original homologado).
- **Largura Máxima:** **140 cm** (medida externa das rodas traseiras).
- **Pneus/Rodas (Calibrados):** Dianteiro (Máx. 280x135 mm) / Traseiro (Máx. 300x215 mm).

41.7. PESO MÍNIMO E IDENTIFICAÇÃO:

- a) **Pesos:** F4 Jr (**155 kg**) | F4N e F4G (**173 kg**) | F4S, F4SS, F4GSS, F4S60 (**183 kg**) | F4 200 (**200 kg**).
- b) **Placas:** Fundo amarelo, números pretos, com a sigla da categoria (Art. 39).
- c) **Tanque:** Central, original do chassi utilizado.

ARTIGO 42º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: SÊNIOR AM / SÊNIOR PRO (X30)

As categorias Sênior Am e Sênior Pro utilizarão o motor **IAME X30 125cc RL-C TAG**, sob normas do **RNK-2026** e as diretrizes específicas abaixo:

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

42.1. CONJUNTO MECÂNICO E SORTEIO (RBC):

- i. **Motorização:** Os motores e seus respectivos kits (carburador, ignição e escape) são fornecidos via sorteio pela **RBC Preparações**.
- ii. **Lacração:** Qualquer indício de violação nos lacres do motor, mesa ou garras resultará em **Exclusão ou Desclassificação Sumária**.

42.2. ADMISSÃO E PALHETAS:

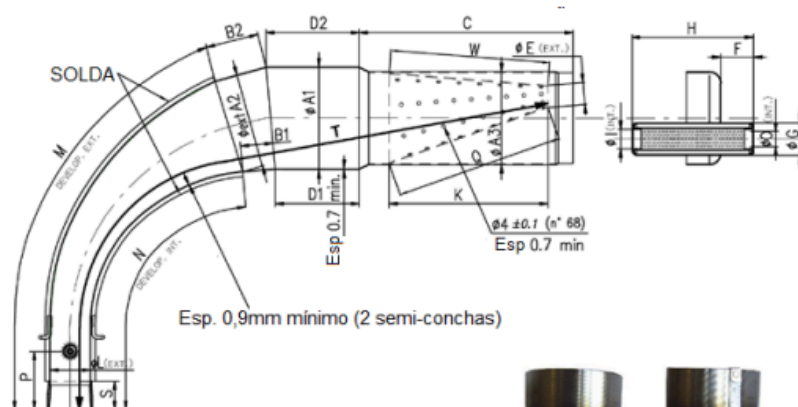
- a) **Pirâmides:** Estritamente originais. Proibida usinagem na superfície de vedação ou retrabalho no flange.
- b) **Juntas da Pirâmide:** Espessura de **(1,0 ± 0,3) mm** (bloco) e **(0,8 ± 0,3) mm** (flange).
- c) **Palhetas:** Somente originais IAME. Espessura mínima de **0,30 mm** (Vetronite) ou **0,24 mm** (Carbono). Proibido o uso de calços ou mistura de materiais na mesma pirâmide.

42.3. IGNIÇÃO E VELA:

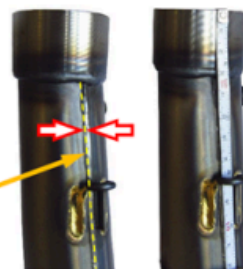
- a) **Vela:** Modelos permitidos: **NGK BR9EG, BR10EG, BR9EIX ou BR10EIX**. Uso obrigatório do anel de vedação; a rosca deve facear a superfície interna do cabeçote.
- b) **Cachimbos de Velas:** Exclusivamente modelos NGK TB05EMA, PVL 401 222 ou Selettra 5KOhm.
- c) **Bateria:** Uso obrigatório durante toda a atividade. A chegada ao Parque Fechado sem a bateria instalada implica em **Desclassificação**.
- d) **Partida:** Proibido auxílio de bateria externa em pista ou áreas adjacentes.

42.4. ESCAPAMENTO E FLUXO DE GASES:

- **Vedação:** O sistema deve ser 100% vedado. Proibida qualquer entrada ou saída falsa de gases do cilindro até o final do escape.
- **Espaçador:** Autorizado o uso de apenas **01 espaçador IAME** (espessura 3,0 ± 0,5mm).
- **Sensores:** Furos e soldas são permitidos apenas para a instalação da sonda de temperatura de escape (EGT).



Para a medição a trena deve seguir o cordão de solda em toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

ØA1: 110 ±1.5 Øext.	B2: 60 ±3	ØE: 23.5 ±2 Øext.	ØI: 21 ±1 Øint.	N: 341 ±3	T: 690 ±3
ØA2: 102 ±1.5 Øext.	C: 219 ±3	F: 36 ±2	K: 170 ±3	ØO: 21 ±1 Øint.	W: 170 ±3
ØA3: 100 ±1.5 Øext.	D1: 90 ±3	ØG: 35 ±1 Øext.	ØL: 42.5 ±1.5 Øext.	P: 50 ±10	Q: 182 ±3
B1: 60 ±3	D2: 109 ±3	H: 132 ±3	M: 439 ±3	S: 29 ±1.5	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura



PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750

Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz

site: www.parquekartodromo.com

42.5. TRANSMISSÃO E EMBREAGEM:

- a) **Embreagem:** Acoplamento inicial em no máximo **4.000 RPM** (com piloto embarcado). Engate total obrigatório até **6.000 RPM**.
- b) **Relação:** Pinhão original IAME (número de dentes LIVRE).
- c) **Coroa:** Padronizada em **75 dentes** (conforme RPP), passo 219.

42.6. CHASSI, DIMENSÕES E PESO:

- a) **Eixo Traseiro:** Material ferroso magnetizável, diâmetro 40 ou 50 mm.
- b) **Largura Máxima:** **140 cm** (medida externa das rodas traseiras).
- c) **Peso Mínimo (Conjunto Piloto + Kart):**
 - i) **Novato:** 162 kg.
 - ii) **Sênior Am / Sênior Pro:** 173 kg.

42.7. ARREFECIMENTO:

- a) Permitido o uso de 01 radiador e 01 bomba d'água acionada pelo eixo traseiro. Uso de termostato é livre (se previsto na ficha). Proibido o uso de álcool no fluído; aditivos são permitidos.

ARTIGO 43º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: SUPER SÊNIOR / GSS / SÊNIOR 60+

As categorias de veteranos seguirão o regime de motorização **IAME X30 125cc RL-C TAG**, sob normas do **RNK-2026** e as seguintes diretrizes:

43.1. CONJUNTO MECÂNICO E SORTEIO (RBC):

- a) **Fornecimento:** Motores, carburadores, ignição e escapes são sorteados pela **RBC Preparações**.
- b) **Lacração:** Violações nos lacres do motor, mesa ou garras implicam em **Exclusão ou Desclassificação Sumária**.

43.2. ADMISSÃO E PALHETAS:

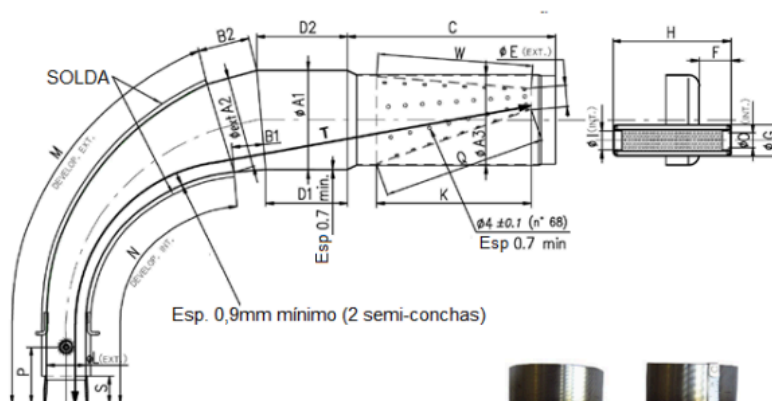
- **Originalidade:** Pirâmides estritamente originais. Proibida usinagem na face de vedação ou retrabalho no flange.
- **Juntas:** Espessura de **(1,0 ± 0,3) mm** (bloco) e **(0,8 ± 0,3) mm** (flange).
- **Palhetas:** Somente originais IAME em Vetronite (mín. 0,30 mm) ou Carbono (mín. 0,24 mm). Proibido misturar materiais ou usar calços.

43.3. IGNIÇÃO, BATERIA E VELA:

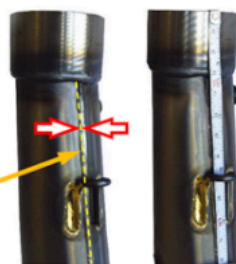
- Velas Autorizadas:** NGK (BR9EG, BR10EG, BR9IX Iridium ou BR10EIX Iridium). Uso obrigatório do anel de vedação.
- Cachimbos:** Modelos permitidos: NGK TB05EMA, PVL 401 222 ou Selettra 5KOhm.
- Bateria:** Uso obrigatório em todo o tempo de pista. A ausência da bateria no Parque Fechado resulta em **Desclassificação**.
- Fixação:** Autorizado o uso de 01 braçadeira metálica para segurança extra da bateria.

43.4. ESCAPAMENTO E ARREFECIMENTO:

- Estanqueidade:** Vedação completa obrigatória. Proibida entrada ou saída falsa de gases.
- Espaçador:** Permitido apenas 01 espaçador original IAME ($3,0 \pm 0,5\text{mm}$).
- Radiador:** Permitido 01 radiador e 01 bomba d'água acionada pelo eixo traseiro. Proibido o uso de álcool no fluido.



Para a medição a trena deve seguir o cordão de solda em toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

$\varnothing A1: 110 \pm 1,5 \text{ Qext.}$	$B2: 60 \pm 3$	$\varnothing E: 23,5 \pm 2 \text{ Qext.}$	$\varnothing I: 21 \pm 1 \text{ Qint.}$	$N: 341 \pm 3$	$T: 690 \pm 3$
$\varnothing A2: 102 \pm 1,5 \text{ Qext.}$	$C: 219 \pm 3$	$F: 36 \pm 2$	$K: 170 \pm 3$	$\varnothing O: 21 \pm 1 \text{ Qint.}$	$W: 170 \pm 3$
$\varnothing A3: 100 \pm 1,5 \text{ Qext.}$	$D1: 90 \pm 3$	$\varnothing G: 35 \pm 1 \text{ Qext.}$	$\varnothing L: 42,5 \pm 1,5 \text{ Qext.}$	$P: 50 \pm 10$	$Q: 182 \pm 3$
$B1: 60 \pm 3$	$D2: 109 \pm 3$	$H: 132 \pm 3$	$M: 439 \pm 3$	$S: 29 \pm 1,5$	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750

Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz

site: www.parquekartodromo.com



43.5. TRANSMISSÃO E EMBREAGEM:

- a) **Acoplamento:** Início de movimento em no máximo **4.000 RPM**. Engate total obrigatório até **6.000 RPM**.
- b) **Relação:** Pinhão original IAME (**LIVRE**).
- c) **Coroa:** Padronizada em **75 dentes** (conforme RPP), passo 219.

43.6. PESO, CHASSI E IDENTIFICAÇÃO:

- **Peso Mínimo:** O conjunto piloto/kart deverá registrar no mínimo **178 kg**.
- **Identificação (Art. 45):** Fundo amarelo, números pretos com as siglas correspondentes:
 - **SS:** Super Sênior;
 - **SSM:** Super Sênior Master / GSS;
 - **S60:** Sênior 60+.
- **Eixo Traseiro:** Material ferroso magnetizável, diâmetro 40 ou 50 mm.
- **Largura Máxima:** 140 cm (extremidade externa das rodas traseiras).

ARTIGO 44º – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS: FÓRMULA TITAN 170.

Informações técnicas da categoria em questão.

44.1. MOTOR: PRÓPRIO

- a) Honda CG 150cc TITAN;
- b) Honda FAN 125cc a partir de 2009;
- c) Honda BRÓS 150cc a partir de 2006. (Com ou sem partida elétrica).
- d) Permitido intercâmbio de peças entre as matrizes mencionadas.

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750
Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz
site: www.parquekartodromo.com

e) Sistema de refrigeração do motor original. Proibido qualquer tipo de adaptação para refrigeração forçada do motor e seus líquidos.

44.2. 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 30mm; e

ii. Válvula de escape com diâmetro máximo absoluto de 26mm.

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

Balanceiros, roletes e suas fixações e dimensões originais.

44.4. TAXA DE COMPRESSÃO: Taxa de compressão livre.

44.5. PISTÃO: Diâmetro máximo do pistão 61,6mm, retrabalho livre.

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

44.7. CURSO: O curso original da matriz (* 57,8mm).

a) Permitido retrabalho no Virabrequim mantendo o curso original da matriz.

b) Biela original ou paralela equivalente sem retrabalho (Pino 13mm, 14mm e 15mm).

c) Pino da biela, gaiola, pino do pistão deverá manter as medidas e dimensões

originais sendo proibido retrabalho.

d) Obrigatório o uso dos rolamentos do Virabrequim com as dimensões originais.

e) Permitido retirar o balanceador harmônico.

44.8. CARBURADOR: Original Honda ou Paralelo equivalente dos modelos:

a) STRADA 200cc;

b) XR 200cc;

c) CRF 230cc; e

d) Preparação livre.

44.9. BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Permitido o uso de bomba de combustível com acionamento a vácuo.

44.10. COLETOR ADMISSÃO: – Livre.

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

44.11. IGNIÇÃO: Sistema elétrico livre.

a) CDI: Será obrigatório o uso da CDI marca (SERVITEC) modelo programável para CG150cc TITAN ligada ao sistema de ignição no segundo programa com corte a 10650RPM;

b) Bobina: Livre;

c) Bobina de Pulso: Original ou paralela equivalente respeitando a fixação original; e

d) Volante: Original, preparação livre.

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

44.13. CAIXA DE MARCHA: Permitido apenas os modelos das matrizes:

a) Honda CG 150cc TITAN;

b) Honda FAN 125cc à partir de 2009;

c) Honda BRÓS 150cc à 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 Trabolador, Garfos e Eixos originais.

44.14. FILTRO DE AR: Não é obrigatório o uso de filtro de ar.

44.15. 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.

44.16. CORRENTE: Passo 428.

44.17. RELAÇÃO PINHÃO X COROA: Livre.

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

44.19. SISTEMA DE FREIO: Proibido uso de sistema de freio dianteiro.

44.20. COMBUSTÍVEL: Próprio do tipo Etanol de uso comum.

44.21. PESO: 183 kg.

44.22. PNEUS: MG Vermelho de acordo com o ARTIGO 35o - DOS PNEUS.

CAPÍTULO IV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E FORO

ARTIGO 45º – DA SOBERANIA E CASOS OMISSOS: Toda e qualquer situação, conflito ou lacuna não prevista neste corpo regulamentar será objeto de análise, julgamento e decisão soberana pelo **Colegiado de Comissários Desportivos**.

As deliberações deverão utilizar, obrigatoriamente e de forma hierárquica, as diretrizes deste Regulamento, do **RNK-2026** e do **CDA-2026**.

ARTIGO 46º – DA EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE: A **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)**, a **Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina (FAUESC)**, o **Parque Kartódromo Joinville SC** e todos os patrocinadores e parceiros envolvidos, declinam de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por infrações cometidas ou acidentes ocorridos durante treinos, tomadas de tempo e provas.

- **Responsabilidade Direta:** A responsabilidade por danos materiais, físicos ou morais será atribuída exclusivamente ao(s) agente(s) causador(es), envolvido(s) ou seus representantes legais, que ao ingressarem no evento declaram ciência e aceitação plena dos riscos inerentes à prática do kartismo.

ARTIGO 47º – DA PROPRIEDADE INTELECTUAL E DIREITOS AUTORAIS: Este regulamento é fruto do trabalho técnico e intelectual da **Comissão Nacional de Kart (CBA)**, **FAUESC**, **Parque Kartódromo Joinville SC**, **Conselho Técnico Desportivo da RBC** e de **ALECSANDRO MATHIES BOHM – Consultoria Desportiva e Operacional**.

- **Restrição de Uso:** É terminantemente proibida a reprodução, utilização total ou parcial, transcrição de normas técnicas, desportivas, nomenclaturas, imagens ou referências contidas neste documento por terceiros sem autorização expressa. O uso indevido sujeitará o infrator às sanções legais cabíveis.

Joinville, Santa Catarina, 01 de Julho de 2026.

Presidente da FAUESC
Admir Gelsemino Chiesa

Diretor Estadual de Kart FAUESC
Paulo Elias Gomes

Parque Kartódromo Joinville SC
Márcio de oliveira

PARQUE KARTÓDROMO JOINVILLE

Endereço: R. Dorothóvio do Nascimento, 2290 - Zona Industrial Norte, Joinville - SC, 89219-750

Contato: (47) 9702-2659 - Maiara Tomaz

site: www.parquekartodromo.com