

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2011**

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

ARTIGO 1 – NORMAS: O presente Regulamento obedecerá às normas do CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK / CIK e do CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA / CBA.

ARTIGO 2 – SUPERVISÃO: A supervisão dos eventos será exercida pela COMISSÃO NACIONAL DE KART - CNK, nos eventos de âmbito internacional e nacional, pela CNK/FAU(s) nos de âmbito interestadual, e pelas FAU(s) (federações estaduais de automobilismo), nos de âmbito estadual, intermunicipal e municipal.

Parágrafo único – A promoção e a realização de qualquer prova será atribuição da CBA, da(s) FAU(s) ou dos clubes filiados, sob a aprovação da CBA e FAU(s) envolvida(s).

ARTIGO 3 – REGULAMENTO PARTICULAR: Deverá ser divulgado com antecedência mínima de 30 dias para competições em vias públicas e no mínimo de cinco dias para circuitos permanentes e nele deverá constar o que se segue:

I Designação do campeonato / etapa / prova/ nome do Kartódromo;

II Data / local da realização;

III Nome do promotor do evento;

IV Nome da entidade organizadora do evento;

V Nome(s) da(s) entidade(s) supervisora(s) do evento;

VI Nome das Autoridades desportivas: Presidente da CBA, Presidente da FAU, Presidente do Clube organizador e outras que se fizerem necessárias;

VII Nome das Autoridades da prova:

a) Comissários Desportivos.

b) Diretor de Prova.

c) Diretor Adjunto.

d) Comissários Técnicos.

e) Juiz de Largada/Chegada.

f) Secretária (o),

g) E outras que se fizerem necessários.

VIII Nome dos oficiais de competição.

IX Nome da equipe de cronometragem e seu responsável;

Descrição detalhada das competições programadas especificando:

a) Categorias;

b) Combustível;

c) Numero máximo de concorrentes;

d) Outros que se fizerem necessários.

X Extensão e sentido da pista.

XI Informações completas sobre as inscrições, tais como: requisitos, valor (es), local (is), horário (s) e data de abertura e de encerramento;

XII Informações sobre a segurança;

XIII Quadro completo com as datas e horários de treinos, “briefing” e baterias.

XIV Serviço médico, informar o CRM do médico responsável.

XV Citação específica de que o evento estará submetido ao CDI, ao RIK, ao CDA e a este regulamento.

XVI O organizador do evento não poderá fazer nenhuma modificação no Regulamento Particular após a abertura das inscrições. Qualquer alteração somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos, através de adendo.

ARTIGO 4 – PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar de competições de kart, pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade, com exceção de pilotos estrangeiros devidamente autorizados pelas ASN(s) de origem, e somente para os eventos abertos a concorrente de outros países.

Parágrafo primeiro – Somente poderão participar dos treinos livres oficiais, tomadas de tempo, bateria ou prova, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria da prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos.

Parágrafo segundo – Para as categorias PMK, PCK e PCKS o valor da inscrição na prova deverá ser sempre de no máximo um terço do valor determinado para as outras categorias.

CAPÍTULO II - DOS PILOTOS

ARTIGO 5 – CATEGORIAS – DOS PILOTOS DE KART

Para participação em provas de Kart, será exigida Licença de Piloto de Kart, observada a seguinte graduação:

I - Piloto Mirim de Kart – PMK.

II - Piloto Cadete de Kart – PCK.

III - Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK.

IV - Piloto Júnior de Kart – PJK.

V - Piloto de Kart – PK.

VI - Piloto Graduado de Kart – PGK.

VII - Piloto Sênior de Kart “B”– PSKB.

VIII - Piloto Sênior de Kart “A”– PSKA.

IX – Piloto de Kart Indoor - PKI

5.1 – Para requerer a Licença de Kart em 2011, os interessados deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento:

I - PMK – de 2003 a 2005, e com 6 anos completos.

II - PCK – de 2000 a 2003, e com 8 anos completos.

III - PJMK – de 1998 a 2000.

IV - PJK – de 1997 a 1998.

V - PK – de 1986 a 1997.

VI - PGK – antes de 1997.

VII - PSKB ou PSKA– antes de 1986.

VIII – PKI – antes de 1997

5.2 – Anualmente, a partir de 2012, os intervalos serão atualizados, mantendo-se a mesma proporção de idades.

5.3 – São as seguintes as situações para promoções facultativas:

I - Para PCK – Os pilotos que tiverem Licença PMK poderão optar pela categoria PCK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

II - Para PJMK – Os pilotos que tiverem licença PCK poderão optar pela categoria PJMK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

III - Para PJK – Os pilotos que tiverem licença PJMK poderão optar pela categoria PJK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

5.4 – Os pilotos PSKA poderão optar pela categoria PGK

5.5 – Serão compulsoriamente promovidos para a categoria PGK, os pilotos que atingirem uma das seguintes situações:

I - Ter se classificado entre os 5 (cinco) primeiros colocados no Campeonato Brasileiro nas categorias PJK ou PK observado os limites de idade.

II - Ter se classificado entre os 2 (dois) primeiros colocados na Copa Brasil ou em Campeonatos organizados pelas FAUs nas categorias PJK ou PK observado os limites de idade.

5.6 – Respeitados os limites de data de nascimento, e independentemente da categoria que estiver licenciado, os pilotos diplomados em escola de pilotagem reconhecida pela CBA poderão ser admitidos na categoria PGK.

5.7 – A critério das FAUs, e por solicitação dos pilotos classificados entre a 3ª e a 10ª posição nos seus campeonatos, nas categorias PJK ou PK poderão ser promovidos para a categoria PGK.

5.8 – Os pilotos que atingirem os limites de data de nascimento estabelecidos no Artigo 5.1 serão compulsoriamente transferidos para a graduação que corresponda à data de seu nascimento.

5.9 – Os pilotos portadores de licença PK nascidos antes de 1986 serão automaticamente promovidos para a PSKB.

5.10 – Os iniciantes na categoria nascidos antes de 1986 serão enquadrados na categoria PSKB.

ARTIGO 6 – PROMOÇÃO DE PILOTOS:

Serão promovidos à categoria imediatamente superior, desde que respeitados os limites de idade, nos termos do CDA e obedecendo aos seguintes critérios:

I - **PCK**: Promovido da categoria PMK.

II - **PJMK**: Promovido da PCK. O piloto PCK, no ano em que completar doze anos, será promovido para a categoria PJMK.

III - **PJK**: Promovido da PJMK. No ano em que o piloto PJMK completar treze anos, ele poderá optar por ser promovido para a categoria PJK.

IV - **PNK**: Promovido da categoria PJK. O piloto que iniciar no kart na categoria PJK com treze anos completos, poderá, no ano em que completar quatorze anos, optar por ser promovido à categoria PNK.

V - **PGK**: Promovido das categorias PJK, PNK e para a categoria PSK "A" por opção.

a) As promoções dos melhores classificados no CBK - Campeonato Brasileiro de Kart serão assim efetuadas:

1 – Do 1º ao 5º lugares – obrigatórias;

2 – Do 6º ao 10º lugares – a critério da CBA/FAUs;

b) As promoções relativas aos campeonatos/torneios da CBA/FAUs serão efetuadas da seguinte forma:

1 – Campeões e vice-campeões – obrigatórias;

2 – Do 3º ao 10º lugares – a critério da CBA/FAUs.

VI - **PSK "A"**: Promovido da categoria PSK "B".

a) As promoções dos melhores classificados no CBK - Campeonato Brasileiro de Kart serão assim efetuadas:

1 – Do 1º ao 5º lugares – obrigatórias;

2 – Do 6º ao 10º lugares – a critério da CBA/FAUs;

b) As promoções relativas aos campeonatos (exceto CBK) /torneios da CBA/FAUs serão efetuadas da seguinte forma:

1 – Campeões e vice-campeões – obrigatórias;

2 – Do 3º ao 10º lugares – a critério da CBA/FAUs.

c) Os pilotos das categorias PGK e PGC (velocidade Super A, A e B), com mais de vinte e cinco anos, não poderão ser admitidos na categoria PSK "B" mas somente na PSK "A";

VII - Condições para promoção e emissão da cédula desportiva do kart:

a) O piloto, quando da solicitação da cédula desportiva, deverá optar pela categoria em que irá participar no ano, sendo proibida a troca de categoria no decorrer do mesmo ano, ficando também expressamente proibida a sua participação em qualquer categoria que não seja a da sua cédula desportiva.

b) O piloto graduado (PGC-A, PGC-B e PGR) poderá requerer cédula desportiva de piloto graduado de Kart, a critério da FAU.

ARTIGO 7 – CATEGORIAS SUPER CADETE, SHIFTER KART, SHIFTER SENIOR KART, F-4, SUPER F-4, SUPER SÊNIOR, SUDAM JÚNIOR E SUDAM.

I - **Super Cadete – PCKS**: Aberta a pilotos com idade de 10 anos completos até 12 anos;

II - **Shifter kart – SK**: Aberta a pilotos com idade acima de 16 anos completos ou portadores de cédula desportiva GRADUADOS;

III - **Shifter Senior kart – SSK**: Aberta a pilotos com idade acima de 35 anos completos.

IV - **F-4 – F-4**: Aberta a pilotos com idade mínima de 14 anos;

V - **Super F-4 – SF-4**: Aberta a pilotos com idade mínima de 14 anos;

VI - **Super Sênior – SS**: Aberta a pilotos com idade mínima de 40 anos ou que completarem 40 anos no decorrer do ano em que se realizar a competição.

VII - **Sudam Júnior – SJ**: aberta para pilotos com idade mínima de 13 anos e cédula desportiva de Júnior Menor ou Júnior.

VIII - **Sudam – S**: aberta para pilotos com cédula desportiva de GRADUADOS.

ARTIGO 8 – INDUMENTÁRIA:

Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Os pilotos das categorias PMK, PCK, PCKS e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e /ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

Parágrafo primeiro – No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

Parágrafo segundo – As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;

Parágrafo terceiro – A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

Parágrafo quarto – Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

ARTIGO 9 – DO USO DO BOX:

A entrada no box, quando autorizada, somente poderá ser feita através da zona de desaceleração, devendo o piloto levantar o braço, sinalizando a sua intenção, e assegurando-se de que poderá fazê-lo sem risco para si e para os outros concorrentes.

Parágrafo primeiro – Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes deverá ser percorrido obrigatoriamente em velocidade moderada, a fim de preservar a segurança de todos.

Parágrafo segundo – Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes poderá ser utilizada no seu sentido contrário.

Parágrafo terceiro – Será proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes, a não ser exclusivamente para colocar o kart em movimento.

Parágrafo quarto – Mecânicos, auxiliares, chefes de time, etc., somente poderão se fazer presentes na área de box, usando calçado fechado.

Parágrafo quinto – Nos Campeonatos/torneios Nacionais, os karts deverão ser conduzidos aos boxes com seus motores desligados, conforme regulamentação específica de cada uma dessas competições. Esse procedimento poderá ser adotado em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentado.

CAPÍTULO III - DAS PROVAS

ARTIGO 10 – TOMADA DE TEMPO:

Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo Regulamento Particular. A ordem para a tomada de tempo será determinada por sorteio, seja ela cronometrada manualmente, por célula fotoelétrica ou por sensores.

Parágrafo primeiro – Se a cronometragem for realizada por sensores, estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem lateral esquerda, na posição vertical, com o “led” virado para cima, no mínimo a 10 cm da extremidade frontal da mesma. A utilização dos sensores nesta posição será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s).

Parágrafo segundo – Se a cronometragem for realizada manualmente ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará no mínimo duas voltas completas pelo circuito, devidamente cronometradas. Será considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo).

A tomada de tempo será feita individualmente ou por grupos de dois, três, ou quatro karts de cada vez, nos termos do Regulamento Particular da prova ou a critério dos Comissários Desportivos.

Parágrafo terceiro – Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, os pilotos inscritos serão divididos em grupos definidos através de sorteio. O número de karts por grupo será determinado pelos Comissários Desportivos. Esses grupos tomarão tempo em sessões de treinos com no máximo 15 minutos de duração.

Parágrafo quarto – O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no momento determinado pelos Comissários Desportivos, ou se durante a mesma, por avaria mecânica não puder concluí-la, perderá o direito de fazer nova tentativa, devendo largar no final do “grid”.

Parágrafo quinto – O conjunto piloto / kart somente poderá ser empurrado para o funcionamento do motor, até a sinalização (cones, faixa, etc..) por volta dos 50 metros, medida a partir da saída do Parque Fechado, onde se entenderá como iniciada a tomada de tempo.

Parágrafo sexto – Caso o concorrente não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart até a sinalização, por volta dos 50 metros, na primeira tentativa, ele terá o direito a mais uma tentativa, imediatamente após a tomada de tempo dos três karts sorteados em seguida ao seu, caso a tomada de tempo seja cronometrada manualmente ou por célula fotoelétrica. Se o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até a sinalização, por volta dos 50 metros, na segunda tentativa, ele perderá o direito à tomada de tempo. Caso a tomada de tempo seja cronometrada por sensores, ele terá uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início do treino para que consiga fazer seu kart funcionar, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.

Parágrafo sétimo – Depois de iniciada a tomada de tempo, todas as categorias poderão, se necessário, ter o conjunto piloto / kart empurrado, exceto as categorias Shifter Junior Kart, Shifter Kart e Shifter Senior Kart, sendo proibida qualquer manutenção mecânica para qualquer categoria. Quando a manutenção for autorizada pelo Regulamento Particular da competição, deverá ser criado um Parque de Manutenção para esse fim, que deverá contar com a presença obrigatória de um membro da Comissão Técnica.

Parágrafo oitavo – Em caso de empate no *melhor tempo* será considerado o segundo melhor tempo e assim sucessivamente. Se ainda assim persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

ARTIGO 11 – FORMAÇÃO DO “GRID” DE LARGADA:

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

Parágrafo primeiro – O “grid” será determinado pelo regulamento particular de cada competição, podendo ser baseado no resultado da tomada de tempo ou em sorteio. Somente o pole position poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista, caso queira mudar a posição sugerida pela Direção de Prova. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova antes da formação do Grid.

Parágrafo segundo – Se numa categoria não houver o número suficiente de karts para a formação do “grid”, ficará a critério dos Comissários Desportivos o agrupamento dessa categoria com outra. A classificação e a pontuação no campeonato serão em separado. Da decisão tomada pelos Comissários Desportivos na escolha das categorias a serem agrupadas, não caberá recurso.

Parágrafo terceiro – Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do “grid” de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos.

Parágrafo quarto – Para o Campeonato Brasileiro e Copa Brasil será exigido um número mínimo de dez karts para a largada da primeira bateria e de seis karts para as demais. Se não houver número suficiente de karts para a continuação das baterias, valerão somente aquelas já realizadas. Nesse caso, serão desconsiderados os possíveis descartes previstos no Regulamento Particular, adendos, ou a critério dos Comissários Desportivos.

Parágrafo quinto – O kart levado ao Parque Fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada pelo Comissário Técnico.

Parágrafo sexto – Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts deverão se manter em REGIME DE PARQUE FECHADO (ou seja, será proibida qualquer manutenção).

Parágrafo sétimo – Será proibida qualquer manutenção no “grid” de largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo diretor de prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no Parque de Manutenção.

O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completados 25% do número de voltas previstas para a bateria ou prova.

ARTIGO 12 – LARGADA DA PROVA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas.

O piloto que por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou, ainda, se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema, e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista, a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid”, e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, poderá ser penalizado por queima de largada em 3 (três) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

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

A velocidade regulamentar para a largada será entre 30 e 50 Km/h.

Parágrafo primeiro – Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo “pole-position”, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do “pole-position”. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do “grid”, e não poderá estar à frente do “pole-position” em nenhum momento.

Parágrafo segundo – Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

Parágrafo terceiro – No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa “TIME PENALTY” acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por um sistema de controle de velocidade, pela cronometragem, ou outro similar, na linha de 25 metros.

Parágrafo quarto – A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada.

ARTIGO 13 – ACESSO À PISTA:

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

Parágrafo primeiro – No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no “grid” de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização. Estes empurradores deverão estar em local determinado pelo Diretor de Prova, identificados e protegidos.

Parágrafo segundo – Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal. Deverão permanecer nos boxes, desde que credenciados, ou em local determinado pela organização da prova, todos os demais, inclusive familiares, auxiliares, mecânicos, chefes de times, membros do clube organizador e as demais autoridades.

Parágrafo terceiro – Em todos os kartódromos, somente terão acesso à pista as ambulâncias e os veículos de serviço. Esses veículos somente poderão adentrar à pista após autorização expressa do Diretor de Prova.

ARTIGO 14 – FINAL DE ATIVIDADES DE PISTA:

Após o encerramento de treinos, tomada de tempo, baterias ou provas, serão aplicadas penalidades nos pilotos que derem uma ou mais voltas, a critério dos Comissários Desportivos.

ARTIGO 15 – CLASSIFICAÇÃO: Para fazer jus à classificação, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

Parágrafo primeiro – Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo segundo – A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro kart, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

ARTIGO 16 – PREMIAÇÃO: Deverão ser premiados os pilotos classificados do 1º ao 3º lugares de todas as categorias em disputa numa prova, com troféus ou taças condizentes. Quaisquer premiações suplementares ficarão a critério da organização do evento.

CAPÍTULO IV - DAS PENALIDADES

ARTIGO 17 – INFRAÇÕES:

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

I Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova.

II Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, amigos e parentes do piloto concorrente, implicarão em penalidade ao piloto responsável e/ou infrator.

ARTIGO 18 – PENALIDADES:

Todas as infrações contra o CDA, este Regulamento, os Regulamentos Particulares e os seus adendos, assim como os Regulamentos interestaduais, estaduais, regionais e municipais, cometidas pelos concorrentes, pilotos, pessoas equiparadas e demais pessoas físicas ou jurídicas vinculadas à CBA, e que não estejam de outra forma sancionadas, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

I Advertência:

- a) Sinalizada.
- b) Verbal.
- c) Escrita.

II Perda de posição no “grid”.

III Acréscimo no tempo total.

IV Perda de volta.

V Perda de posição na ordem de chegada.

VI Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele.

VII Multa (independentemente de outras sanções).

VIII Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova.

IX Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva.

X Desclassificação da Tomada de tempo / bateria / prova.

ARTIGO 19 – EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:

O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FAU, ao CLUBE ou a FORNECEDORES da organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

CAPÍTULO V - DAS VISTORIAS TÉCNICAS

ARTIGO 20 – VALIDADE:

Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 18 deste regulamento.

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

ARTIGO 21 – LACRE / IDENTIFICAÇÃO: Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

Parágrafo único – A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultará na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

ARTIGO 22 – PROCEDIMENTOS:

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

Parágrafo primeiro – Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

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

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

Parágrafo quarto – Todos os Equipamentos e ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos a disposição dos concorrentes para aferição de seus equipamentos.

CAPÍTULO VI - DAS RECLAMAÇÕES

ARTIGO 23 – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

23.1 – As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou equipe, contra participantes da mesma prova e categoria.

23.2 – As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

23.3 – A reclamação deverá indicar o piloto, ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

23.4 – Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

23.5 – Um piloto ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

ARTIGO 24 – DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

24.1 – Toda reclamação deverá ser feita por escrito preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado neste capítulo.

24.2 - A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

24.3 – A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

24.4 - Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

ARTIGO 25 – DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

25.1 – As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

I - Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da primeira atividade de pista.

II - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após o término do treino, tomada de tempo, warm-up ou prova, conforme o caso.

25.2 – Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

ARTIGO 26 – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Art. 26.1 – As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS

- a) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

II – RECLAMAÇÕES TÉCNICAS

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item “a” acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item “b” acima, será entregue ao reclamado.

26.2 – As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:

I - Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;

II - No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;

III - O comissário técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário.

IV - A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

ARTIGO 27 – DIREITO DE APELAÇÃO: Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou FAU. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de apelar da decisão. Essa notificação e recurso deverá ser de acordo com o RNK 2011.

ARTIGO 28 – RESULTADO: Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

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

Parágrafo segundo – Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub-júdice”.

O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

CAPÍTULO VII - DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

ARTIGO 29 – CIRCUITO DE RUA: Em se tratando de circuito de rua, será necessário que tenham sido afastadas todas as possibilidades de invasão de pista, que sejam fechadas todas as entradas e saídas, e que seja feita uma verificação completa do esquema de segurança, tanto para o público quanto para os pilotos e membros de seus times, além do pessoal envolvido com a organização e a supervisão do evento. Será ainda obrigatória a existência de autorização do poder público competente e da CBA ou FAU envolvida, acompanhadas de laudo emitido pelo Corpo de Bombeiros e/ou Defesa Civil, além da contratação de uma apólice de seguro contra terceiros, de acordo com o CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, artigo 67 da Lei nº 9503 de 23/09/1997.

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO VIII

DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ARTIGO 30 – PROIBIÇÕES: Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

Parágrafo único – Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

ARTIGO 31 – EQUIPAMENTO: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados ou autorizados pela CBA ou homologados CIK/CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, carenagem, pára-choque traseiro, motor, flange, carburador, “intake silencer”, curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

Parágrafo primeiro – Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK ou CBA.

Parágrafo segundo – Somente poderão ser utilizados eixos normatizados neste regulamento.

ARTIGO 32 – MOTOR:

I - Somente será permitida a utilização de motores homologados pela CBA, exceto para a PMK, PCK e F-4, sendo:

a) Mínimo de 160cc e máximo de 168cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, para as categorias PMK e PCK, autorizado pela CBA.

b) Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, para a categoria SK, homologado CIK.

c) Mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, para a categoria F-4, autorizado pela CBA.

d) Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar ou água para as demais categorias, homologado pela CBA ou CIK / CBA.

II - PREPARAÇÃO – Quando permitida para a categoria, deverá ter por base o motor homologado/autorizado. Poderá haver intercâmbio de peças ou componentes entre os produtos homologados, quando autorizado.

O cabeçote, o cilindro, o virabrequim, o cárter, a biela e o pistão, quando trabalhados, deverão manter a marca do fabricante, não sendo permitido o acréscimo de material.

III – TRANSMISSÃO - O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para as categorias PMK, PCK, SK, e F-4.

IV - MEDIÇÃO DO VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO – Para todas categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão:

O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de acordo com a categoria, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

a) Para a medição do volume da câmara de combustão, deverá ser utilizado o seguinte método:

1 – A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente;

2 – A vela deverá ser removida, e poderá ser inserida em seu habitáculo a peça (plug) denominado “inserto” conforme desenho CIK/FIA.

b) Deverá ser utilizada pelo menos uma junta do cabeçote, dentro de suas funções, devendo a mesma ter no máximo 0,2mm de espessura.

c) Deverá ser utilizada pelo menos uma junta do cilindro, dentro de suas funções, devendo a mesma ter no máximo 0,3mm de espessura.

V - As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos (proibido rolamentos de cerâmica), gaiolas, coroa e pinhão.

VI - Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.

VII - Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, será proibido.

VIII – Para as categorias que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para a prova aos Comissários Técnicos. Estes farão o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário Desportivo. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos e “ao visual” dos chefes de equipes.

ARTIGO 33 – ESCAPAMENTO:

I - Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados e / ou autorizados pela CBA ou CIK/CBA, sem retrabalho.

II - O sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco, ou na lateral, no caso das categorias PMK, PCK e F-4, e o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro do chassi.

III - Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 db (decibéis), conforme a regulamentação CIK / FIA.

IV - Deverá ser utilizado o escapamento com a curva original ou coletor homologados CBA, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, exceto para as categorias SK.

V - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

VI - Mesmo que o escapamento não estiver completamente solto, que não tiver caído ou que não tiver o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no inciso V deste artigo, por motivo de segurança.

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

VIII Para as categorias PMK, PCK e SK, somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor, sem retrabalho.

ARTIGO 34 – CARBURADOR:

I - Somente poderão ser usados carburadores de borboleta, exceto para a categoria SK.

II - PREPARAÇÃO - A preparação interna será LIVRE, exceto para as categorias PMK, PCK, SK e F-4. Entretanto, deverão ser respeitadas as medidas limites de cada categoria. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

III - Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA (exceto para as categorias, PMK, PCK, SK e F-4).

IV - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer”, homologado CBA ou CIK / CBA, exceto para as categorias PMK, PCK e F-4, que deverão utilizar o filtro original do motor. Se durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador “intake silencer” ou o filtro soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som modificado do silencioso do carburador, “intake silencer”, ou filtro, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção

do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

V - Nas categorias PMK, PCK e F-4, somente poderá ser usado carburador Kei-Hin original do motor, sem retrabalho.

ARTIGO 35 – PESO:

I - O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

II - Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios) e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado, salvo disposição em contrário.

Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da comissão técnica.

III - O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra-porca, exceto para a F-4, que poderá utilizar sistema de travamento de lastro, do tipo engate rápido. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica.

IV - A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempo, perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação. Ele poderá porém, desprezar esse resultado, na hipótese do regulamento da competição prever o descarte.

V - Toda e qualquer manobra fraudulenta visando o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

ARTIGO 36 – CHASSI:

I - Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/FIA para as categorias SUDAM e SUDAM JÚNIOR e CBA para as demais categorias.

II - Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto nas categorias PMK, PCK, F4, e SK, e que poderão deslocar o suporte do banco, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática por parte do concorrente implicará na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova;

III - Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico rígido, que vá do assento do piloto até a parte frontal do kart. Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo, esse não poderá medir mais de 10 mm de diâmetro.

IV - Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.

V - As rodas serão livres, devidamente identificadas com a marca do fabricante de chassi homologado, com ou sem parafusos. Para as categorias PMK e PCK, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essas categorias.

VI - Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

VII - A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK / FIA, que prevêm um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.

VIII - O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido, e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

IX - Os pedais quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.

X - O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para as categorias PMK, PCK e PCKS, e de dez litros para as demais, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido parcial ou totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem.

XI - Será permitido para todas as categorias o uso da quinta roda e do “Easy Start”, desde que aprovado pela comissão técnica.

XII - Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco, exceto para as categorias PMK e PCK, cujos tensores não poderão ser reguláveis.

XIII - Será permitida a utilização de somente uma bucha afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias PMK, PCK, PCKS, PJMK, PJK e PNK.

XIV - A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias PMK, PCK e PCKS e 140 cm, para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

XV - Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes de revestidas com cerâmica.

XVI - O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer à tabela abaixo e observadas as limitações de cada categoria:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
30	4,9
31	4,7
32	4,4
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3
46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

ARTIGO 37 – FREIOS:

I - Os freios hidráulicos deverão ser homologados CIK ou CBA.

II - Os freios mecânicos deverão ser autorizados pela CBA, e conter a marca do fabricante.

III - Os freios deverão ser comandados por um só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, devendo ser acionados por um sistema hidráulico ou mecânico, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança, ligando o pedal ao cilindro.

IV - Nas categorias PMK e PCK será obrigatório o uso de freio mecânico. O disco de freio deverá ser em aço imantável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.

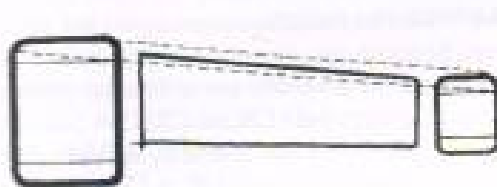
V - Na categoria SK, os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras.

VI - Os freios das demais categorias deverão ser hidráulicos, para a categoria PCKS será opcional.

ARTIGO 38 – CARROCERIA:

I - A carroceria será composta por duas carenagens laterais, uma dianteira e um painel frontal, conforme homologação CIK/CBA ou CBA para as categorias PMK, PCK e PCKS.

II - A carenagem lateral não poderá ultrapassar a altura de 400 mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro do perímetro delimitado pelo plano traçado entre as faces externas do pneu traseiro e dianteiro (alinhados), e o plano traçado entre as linhas limite das bandas de rodagem dos dois pneus (alinhados), de conformidade com o desenho abaixo:



III - O painel frontal não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Ele deverá possuir folga mínima de 50mm entre si e o volante e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.

IV - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

V - Para as categorias PMK, PCK e Fórmula 4 será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita, para a adaptação do motor.

VI - Para a categoria Formula 4, poderá ser utilizada em corridas de longa duração, outros modelos de carenagens, desde que devidamente homologadas pela CBA.

VII - Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas das garras de fixação da carenagem dianteira.

VIII – Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.

ARTIGO 39 – PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE):

I - Será obrigatória a utilização da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA, para todas as categorias, conforme especificações das respectivas fichas de homologação.

Parágrafo primeiro: será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.

II - Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que de cujo kart a proteção traseira soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar ou cair. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

III - Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito no inciso II deste artigo.

ARTIGO 40 – COMBUSTÍVEL:

I - Para as categorias PJMK, PJK, PCKS, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de álcool hidratado e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 16 a 30/ 1.

II - Para as categorias SK, PNK, PGK, PSK “A”, PSK-“B” e SS deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 16 a 25/1.

III - Para as categorias PMK, PCK e F-4 será utilizado como combustível somente gasolina.

IV - O combustível deverá ser fornecido pelo organizador da prova, devendo a proporção ser indicada no Regulamento Particular.

V - Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

ARTIGO 41 – PNEUS:

I - Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, podendo os mesmos serem fornecidos e sorteados pela organização.

II - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.

III - Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.

IV - Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (WET), ou a manutenção de pneus “slicks”. Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e a mesma será para todos os pilotos, sem exceção.

V - Para competições com até duas baterias, tomada de tempo e repescagem, deverá ser utilizado somente um jogo de pneus, podendo ser trocado por defeito, até um pneu dianteiro ou traseiro.

VI - Para competições com três ou quatro baterias além da tomada de tempo e eventual repescagem, deverão ser utilizados no máximo dois jogos de pneus. Nas categorias PMK, PCK e PCKS deverá ser utilizado somente um jogo de pneus para competições com até cinco baterias tomada de tempo e repescagem, podendo ser trocado por defeito, até um pneu dianteiro ou traseiro.

VII - Será proibido o uso de pneus recauchutados.

VIII - A CBA, FAUS e clubes organizadores não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para quaisquer competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do(s) fabricante(s) dos pneus.

IX – Os pneus deverão ser montados em local pré-determinado e acompanhado por um membro da Comissão Técnica.

ARTIGO 42 – IDENTIFICAÇÃO:

I - A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, e na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal.

II - Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço.

III - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

IV - Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, o espaço de 20X4cm na extremidade superior das identificações dos karts.

ARTIGO 43 – AVARIA TÉCNICA: Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

I - Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart aos boxes ou a área de manutenção, conforme o caso, para que seu time efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

II - Tomada de tempo – Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.

III - Baterias ou prova – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.

Parágrafo Primeiro: A desobediência ao disposto no Inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme artigo 18 deste regulamento e o CDA, a critério dos comissários desportivos.

Parágrafo Segundo: A desobediência ao disposto nos Incisos II e III deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

ARTIGO 44 – MONOMARCAS: Para as competições, a critério da CBA / FAU(s) poderá ser determinada uma marca específica de qualquer equipamento homologado ou autorizado CBA ou homologado CIK/CBA, inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

ARTIGO 45 – ACESSÓRIOS PROIBIDOS: Será terminantemente proibido nos treinos classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como: telemetria ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor. Será também proibido o uso de quaisquer equipamentos de transmissão ou recepção de rádio-comunicação e ainda câmera de filmagem fixada no capacete. Fica permitida a utilização de conta-giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de registro de tempo por volta e de temperatura da água, através de sensor.

CAPÍTULO IX – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

ARTIGO 46 – CATEGORIA PILOTO MIRIM DE KART – PMK:

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:

a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.

d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.

e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.

f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.

g) Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.

h) Será permitida a retirada do limitador de giro.

i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

- j) Será proibido o retrabalho do volante.
- k) Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, assim como a engrenagem do limitador de giro.
- l) Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
- m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- II - EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III - CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do gíglê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- IV - FLANGE – Deverá ser em alumínio anodizado, homologada CBA, sem retrabalho, ou qualquer artifício que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 4mm e o diâmetro máximo do furo será de 12mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.
- V - FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.
- VI - JUNTAS – Serão livres, devendo porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VII - VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
 - a) NGK BP5ES.
 - b) NGK BP6ES.
 - c) NGK BPR6ES.
 - d) NGK BPR7ES.
 - e) DENSO W20EP-U.
 - f) DENSO W20EPR-U.
 - g) DENSO W22EPR-U
- VIII PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- IX - CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - a) Mangas de eixo:
 - 1 – Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207Ø35 x 72.
- X - Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas, lacradas a disposição da CBA.
- XI - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 100 kg.
- XII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela com número na cor verde.

ARTIGO 47 – CATEGORIA PILOTO CADETE DE KART – PCK:

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

- a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
- c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
- e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
- f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- g) Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
- h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
- i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- j) Será proibido o retrabalho do volante.
- k) Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
- l) Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
- m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
- q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.

II - EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.

III - CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do gíglê principal e a adaptação

da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.

IV - FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.

V - JUNTAS – Serão livres, devendo, porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

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

- a) NGK BP5ES
- b) NGK BP6ES
- c) NGK BPR6ES
- d) NGK BPR7ES
- e) DENSO W20EP-U
- f) DENSO W20EPR-U
- g) DENSO W22EPR-U

VII - PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.

VIII - CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.

IX - Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA.

X - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 106 kg.

XI - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor verde com número na cor amarela.

ARTIGO 48 – CATEGORIA PILOTO CADETE DE KART SUPER – PCKS:

I - MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

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

a) NGK B8 EG

b) NGK B8 EGV

c) NGK B8 ES

d) NGK B9 EG

e) NGK B9 EGV

f) NGK B9ES

g) NGK B10 EGV

h) NGK BR10EG

i) DENSO IW24

j) DENSO IW27

k) DENSO IW31

l) DENSO W27ES-U

m) BOSCH W07 CS

n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar, com restritor de 21mm; flexível de 145mm ± 5mm.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado para a categoria.

VII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 11 dentes e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.

XI - PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.

XII - CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

a) Mangas de eixo:

- 1 – Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
 - c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
 - d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.
 - f) É opcional o uso do sistema de freio mecânico ou hidráulico produzido pelo fabricante do chassi ou CIK.
- XII - Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- XIV - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 113 kg.
- XV - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor amarela.

ARTIGO 49 – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR MENOR DE KART SUPER – PJMK:

I - MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Permitido o uso de pistão e anel Yame, desde que com as mesmas medidas.

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

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ES-U
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso, flexível de 145mm ± 5mm.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado para a categoria.

VII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 11 dentes e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.

XI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado. Somente poderá ser utilizada a bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

XII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135 Kg**.

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

ARTIGO 50 – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR DE KART – PJK:

I - MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Permitido o uso de pistão e anel Yame, desde que com as mesmas medidas.

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

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10 EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso; flexível de $125\text{mm} \pm 5\text{mm}$.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado para a categoria.

VII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 11 dentes e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.

XI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro 40 ou 50 mm, e em conformidade com o artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.

ARTIGO 51 – CATEGORIA PILOTO NOVATO DE KART – PNK:

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm^3 , conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm.

O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24 mm e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração com diâmetro máximo de 28 mm;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser homologada para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

VI - ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

VII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 10 (dez) dentes e coroa indicada no Regulamento Particular da Prova;

XI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado. Somente poderá ser utilizada bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulação de caster e camber.

XII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 153 Kg.

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preta, com número na cor branca.

XIV – IGNIÇÃO – Digital com corte ou analógica (sem variação);

ARTIGO 52 – CATEGORIA PILOTO GRADUADO DE KART – PGK

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11 cm^3 , conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – será permitido o uso de até dois carburadores com diâmetro máximo na altura do difusor LIVRE e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 36, inciso XVI, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor preta.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, coroa indicada no Regulamento Particular da Prova.

XI – IGNIÇÃO – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

ARTIGO 53 – CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “B” – PSK “B”:

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11 cm^3 , conforme Ficha de Homologação.

Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 25,4mm.

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor azul, com número na cor amarelo.

IX - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 dentes e a coroa será definida no Regulamento Particular da Prova.

ARTIGO 54 – CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “A” – PSK “A”:

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31

l) DENSO W27ESU

m) BOSCH W07 CS

n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24 mm e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração com diâmetro máximo de até 28 mm.

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

XI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado e em conformidade com o artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor azul.

IX - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 dentes e a coroa será definida no Regulamento Particular da Prova.

X – IGNIÇÃO – Será opcional, ignição digital com corte ou analógica (sem variação).

ARTIGO 55 – CATEGORIA SUPER SÊNIOR – SS:

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

a) NGK B8 EG

b) NGK B8 EGV

c) NGK B8 ES

d) NGK B9 EG

e) NGK B9 EGV

f) NGK B9ES

g) NGK B10 EGV

h) NGK BR10EG

i) DENSO IW24

j) DENSO IW27

k) DENSO IW31

l) DENSO W27ESU

m) BOSCH W07 CS

n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24 mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28 mm.

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 \pm 5mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 175 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor amarela.

IX - RELAÇÃO – Pinhão de 10 (dez) dentes e coroa indicada no Regulamento Particular da Prova.

X – IGNIÇÃO – Será obrigatória ignição digital com corte.

ARTIGO 56 –CATEGORIAS SHIFTER KART – SK e SHIFTER SENIOR KART - SSK:

I – MOTOR - Motor – T.M. 125c modelos: K9, K9B e K9C – Homologado CIK, proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:

a) CABEÇOTE (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;

b) PISTÃO – Permitido usar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125 cc, nas medidas 53.93 até 53.98mm (junta do cilindro liberado).

c) CILINDRO - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nicacil.

II - ESCAPAMENTO - Curva e marmita abafadora original K9 sem retrabalho. Liberado o uso da marmita ELTO e Marmita em fibra de carbono;

III - CARBURADORES – Delorto VHS 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto.

IV - CÂMBIO – Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme homologação.

V - RELAÇÃO - Coroa – marca livre de 24 a 26 dentes, pinhão marca livre de 15 a 18 dentes.

VI – FLANGE - Original sem retrabalho;

VII - PIRÂMIDE – Original sem retrabalho.

VIII - FILTRO – Obrigatório o uso do filtro de ar HOMOLOGADO CBA, com o elemento filtrante.

IX - IGNIÇÃO – K9 – (analógica) – Original do Motor;

X - BIELA – Original TM ou nacional de qualquer marca, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

XI - VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

a) NGK B8 EG

b) NGK B8 EGV

c) NGK B8 ES

d) NGK B9 EG

e) NGK B9 EGV

f) NGK B9ES

g) NGK B10 EG

h) NGK B10 EGV

i) NGK BR10EG

j) DENSO IW24

k) DENSO IW27

l) DENSO IW31

m) DENSO W27ESU

n) BOSCH W07 CS

o) BOSCH W08 CS

XII – CHASSI - O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 36, inciso XVI, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XIII - CARTER – Preparação Livre

XIV- PÁRA-CHOQUE – Será obrigatória a utilização da proteção traseira, homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras.

XV - FREIOS – Homologado CIK/FIA e CBA.

XVI - Os itens não relacionados deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

XVII – PESO – Conjunto piloto/kart será de 180 kg para a **SK** e 190 kg para a **SSK**.

XVIII - IDENTIFICAÇÃO – Para a categoria SK, deverá ter fundo na cor branca com número na cor vermelho, e para a Categoria SSK, deverá ter fundo na cor amarelo com número na cor preto.

ARTIGO 57 – CATEGORIA FÓRMULA “4” – F4:

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 54cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

- b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço nessas mesmas molas.
 - e) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - f) Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
 - g) Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.
 - h) Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75mm, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição.
 - i) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - j) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - k) Será proibido o retrabalho do volante.
 - l) Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.
 - m) Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
 - n) O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de 200 ± 20 mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.
 - o) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - p) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - q) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - r) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - s) O motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.
- II - EMBREAGEM – Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto).
- III - CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do gíglê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- IV - FILTRO – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.
- V - JUNTAS – Serão livres, devendo manter suas funções.
- VI - VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- a) NGK BP6ES
 - b) NGK BPR6ES
 - c) NGK BPR7ES
 - d) DENSO W20EP-U
 - e) DENSO W20EPR-U
 - f) DENSO W22EPR-U
- VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- VIII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 183 kg.
- IX - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca com número na cor vermelha.
- X – COROA – Será definida em Regulamento Particular da Prova;

ARTIGO 58 – CATEGORIA SUPER FÓRMULA “4” – SF4:

- I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:
- a) Volume da Câmara de Combustão: mínimo de 45 cc, medida na condição do término da corrida, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela.
 - b) Cabeçote - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.

- c) Prisioneiros: deverão ser originais sem retrabalho
 - d) Bloco do Motor - somente será permitido o corte do suporte do tanque.
 - e) Virabrequim - original sendo permitida a adaptação para a fricção e a retífica de até 0,75mm, mantendo o curso original.
 - f) Biela - original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original.
 - g) Pistão - original até 0,75mm sem retrabalho
 - h) Conjunto Limitador - original, retirada total ou parcial.
 - i) Válvula de Admissão de Escape – original, podendo retrabalhar porém mantendo os diâmetros originais.
 - j) Tuchos e Varetas – original sem retrabalho.
 - k) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido uso de calço nessas mesmas molas. Travas de válvulas originais.
 - l) Coletor de Escape – será de livre procedência com comprimento de 200mm +- 20 mm.
 - m) Escapamento – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho.
 - n) Coletor de Admissão - será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
 - o) Comando de Válvulas- original sem retrabalho.
 - p) Balancim– não pode ser retrabalhado, devendo permacer original.
 - q) Volante - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0 kg.
 - r) Cilindro: Deverá permanecer original, sendo permitido a retífica.
 - s) Anel – é permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75mm.
- II - BOMBA DE COMBUSTÍVEL - Livre.
- III – JUNTAS – Livre, devendo manter suas funções.
- IV – CARBURADOR - Será permitido somente a calibragem do furo do gicle principal. A caneta deverá ser original do carburador, não podendo apresentar retrabalho. (desenho “anexo 02”)
- V – EMBREAGEM - De 14 dentes com corrente de passo 428 (moto);
- VI - BOBINA - Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.
- VII - VELA - Somente serão permitidas as seguintes velas:
- a) NGK BP5ES
 - b) NGK BP6ES
 - c) NGK BPR6ES
 - d) NGK BPR7ES
 - e) DENSO W20EP-U
 - f) DENSO W20EPR-U
 - g) DENSO W22EPR-U
- VIII - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, inciso XVI. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (± 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- IX – COROA – A ser definida em Regulamento Particular da Prova;
- X - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA ou CIK/CBA.
- XI - FILTRO – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor ou do tipo turbo.
- XII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 183 kg.
- XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor branca.
- XIV – TANQUE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central, original do chassi;

ARTIGO 59 – CATEGORIA SUDAM JÚNIOR – SJ

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11 cm³, conforme Ficha de Homologação.

Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

II - VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser utilizado flange restritiva de espessura mínima de 15 mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - JUNTAS – Serão livres.

VI - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VII - CHASSI – Homologação CIK/FIA ou CBA. O eixo deverá ser de material imantável e em conformidade com o artigo 36, inciso XVI.

IX - RELAÇÃO – Será definida no Regulamento Particular da Prova.

IX - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.

X - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.

XI – IGNIÇÃO – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

ARTIGO 60 – CATEGORIA SUDAM – S

I - MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14 mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11 cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

II - VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS

n) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – será permitido o uso de até dois carburadores com diâmetro máximo na altura do difusor LIVRE e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Homologação CIK/FIA ou CBA. Permitido o uso de freio dianteiro, na versão com acionamento manual ou com os pés. O eixo deverá ser de material imantável e em conformidade com o artigo 36, inciso XVI.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor preta.

IX - RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, coroa indicada no Regulamento Particular da Prova.

X – IGNIÇÃO – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

ARTIGO 61

Em qualquer campeonato de kart, poderão ser sorteados componentes padrão para os concorrentes, sendo o custo destes a cargo dos concorrentes, com o objetivo de equalizar o desempenho.

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e / ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 03 de Janeiro de 2010.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA
PRESIDENTE: CLEYTON TADEU CORREIA PINTEIRO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL - CTDN
PRESIDENTE: NESTOR VALDUGA

COMISSÃO NACIONAL DE KART - CNK
PRESIDENTE: RUBENS MAURILIO GATTI