



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
24ª COPA BRASIL DE KART – 2023

REGULAMENTO GERAL
REGULAMENTO DESPORTIVO

A **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA**, através de sua filiada **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA - FAUESC**, fará realizar o evento aberto denominado **24ª COPA BRASIL DE KART – 2023**, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT SPORTIF DE KARTING – FIA Karting, do REGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING – FIA Karting, do CÓDIGO DESPORTIVO DE AUTOMOBILISMO – CDA / CBA 2023, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2023 – RNK e este regulamento, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

ARTIGO 1º – LOCAL E PERÍODO:

- I. Local – Kartódromo Internacional Beto Carrero – Penha – SC;
- II. Período – 19 a 29 de julho de 2023.

ARTIGO 2º – CATEGORIAS:

- I. Mirim – M;
- II. Cadete – C;
- III. Júnior Menor – JM;
- IV. Júnior – J;
- V. Novato – N;
- VI. Graduado – G;
- VII. Sênior Pro – S Pro;
- VIII. Sênior Am – S Am;
- IX. Super Sênior – SS;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- X. Super Sênior Master – SSM;
- XI. Sênior 60+ - S60;
- XII. OK Junior FIA – OK Jr;
- XIII. OK FIA – OK;
- XIV. Fórmula 4 Júnior – F4 J;
- XV. Fórmula 4 Graduados – F4 G;
- XVI. Fórmula 4 Sênior – F4 S;
- XVII. Fórmula 4 Super Sênior – F4 SS
- XVIII. Fórmula 4 Super Sênior Master F4 SSM;
- XIX. Fórmula 4 Sênior 60+ – F S60
- XX. Super Fórmula 4 – SF4;
- XXI. Shifter Kart Graduado – SKG;
- XXII. Shifter Kart Sênior – SKS;
- XXIII. Mini 2T – M2T

ARTIGO 3º – NORMAS GERAIS:

- I. A disputa da 24ª Copa Brasil de Kart será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA da modalidade kart válidas para 2023, e a quaisquer pilotos estrangeiros com licença e autorização da ASN de origem. Os pilotos estrangeiros terão suas participações admitidas nas categorias 2T (à exceção de OK, OKJ e KZ, que seguem as normas FIA Karting), seguindo o estipulado no RNK 2023 e neste regulamento.
- II. Será terminantemente proibida a entrada nas áreas técnico-desportivas do kartódromo de qualquer pessoa não autorizada/credenciada, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos.
- III. Será de total responsabilidade do piloto e de seu representante legal (concorrente) a conduta de qualquer pessoa ligada ao mesmo cabendo-lhe, simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.
- IV. A utilização, a instalação, e a devolução de equipamentos fornecidos pela organização da Copa (sensores de cronometragem, componentes sorteados e etc.) serão de responsabilidade do piloto.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



V. Fica terminantemente proibido o acesso á pista e áreas de boxes com motocicletas, bicicletas, patinetes ou qualquer outro meio de locomoção, seja motorizado ou elétrico, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos.

ARTIGO 4º – DAS AUTORIDADES DESPORTIVAS:

- I. Presidente da CBA: Giovanni Guerra;
- II. Presidente da FAUESC: Admir Gelsemino Chiesa;
- III. Presidente do CTDN: Fabio Borges Greco;
- IV. Presidente da CNK: Rubens Luiz Canovas Carcasci
- V. Presidente do Clube Kart Penha: Jonni Lucas Jannke
- VI. Presidente da Comissão Disciplinar: A ser nomeado através de adendo.

ARTIGO 5º – AUTORIDADES DA 24ª COPA BRASIL DE KART: A SEREM NOMEADAS ATRAVÉS DE ADENDO:

- I. Comissários Desportivos CBA:
- II. Comissários Desportivos FAUESC:
- III. Diretor de Prova:
- IV. Diretor Adjunto:
- V. Comissários Técnicos CBA:
- VI. Auxiliar Técnico CBA:
- VII. Comissários Técnicos FAUESC:
- VIII. Vistoriadores:
- IX. Secretário(a) CBA:
- X. Secretário(a) FPRA:
- XI. Cronometragem:
- XII. Serviço de Segurança:
- XIII. Serviço Médico:
- XIV. Médico Responsável:
- XV. Juiz de Fato:



ARTIGO 6º – INSCRIÇÕES: No ato da inscrição, através do site www.cba.org.br, além do preenchimento do formulário eletrônico e da(s) assinatura(s) do termo de responsabilidade, serão exigidos:

I. O piloto vincular-se a sua equipe no formulário eletrônico no site da CBA.

Parágrafo primeiro: todas as equipes que tenham pilotos participantes na 24ª. Copa Brasil de Kart deverão estar pré-cadastradas junto a CBA. Este cadastro poderá ser feito através de formulário enviado pela Comissão Nacional de Kart e pelo e-mail cnk.campeonatos@cba.org.br.

II. Cédula Desportiva Nacional CBA 2023 para a modalidade kart, correspondente à categoria do piloto;

III. Pagamento da taxa de inscrição no valor de:

PERÍODOS CATEGORIAS	26 DE ABRIL A 26 DE MAIO	01 DE JUNHO A 14 DE JULHO	DE 15 DE JULHO EM DIANTE
Mirim / Cadete / Mini 2T	R\$ 1.380,00	R\$ 1.700,00	R\$ 2.180,00
DEMAIS	R\$ 2.450,00	R\$ 3.190,00	R\$ 4.140,00

Parágrafo primeiro: a partir de 26/05/2023 as inscrições estão encerradas, podendo ser reabertas, a critério da CBA, com reajustes de valores (conforme tabela acima), inclusive no valor de aluguel de motores, e do número de pilotos admitidos em cada categoria.

Parágrafo segundo: a partir do dia 15 de julho de 2023, eventuais novas inscrições deverão ser efetuadas diretamente na secretaria do evento.

IV. Pagamento do aluguel do motor - de R\$ 720,00 (setecentos e vinte reais) para as categorias Mirim e Cadete, de R\$ 920,00 (novecentos e vinte reais) para as categorias F 4 e Super F4 e de R\$ 1.300,00 (um mil e trezentos reais) para a categoria Mini 2T.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parágrafo único: Se o pagamento da locação for efetuado após o dia 01 de junho, os valores serão de R\$ 780,00 (setecentos e oitenta reais) para as categorias Mirim e Cadete, de R\$ 990,00 (novecentos e noventa reais) para as categorias F4 e Super F4 e de R\$ 1.470,00 (um mil quatrocentos e setenta reais) para a categoria Mini 2T.

- V. O valor correspondente ao pagamento de um eixo traseiro – R\$ 400,00 (quatrocentos reais), nas categorias Mirim e Cadete – já está incluso no valor da inscrição. Em caso de quebra e necessidade de troca, o valor cobrado será de R\$ 400,00 (quatrocentos reais).
- VI. Pagamento de 12 litros de combustível para as categorias Mirim, Cadete e Mini 2T e de 25 litros para as demais categorias. Para as categorias SHIFTER, OK FIA e OKJ FIA os pilotos e suas equipes serão os responsáveis pela formulação da mistura de óleo e combustível, que deverá ser adquirido da organização.
- VII. O pagamento dos pneus poderá ser efetuado através do site da CBA, juntamente com o pagamento da taxa de inscrição e do valor correspondente à locação do motor, quando houver.
- VIII. Com o pagamento do valor da inscrição, o piloto terá direito ao uso de uma vaga na área de box para barraca própria ou locação de barraca junto a FAUESC ao valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais), para o período de 18/07 a 29/07, uma credencial de piloto, uma credencial com acesso ao parque fechado para mecânico, uma vaga no estacionamento de carros.

Parágrafo primeiro: Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 850,00 (oitocentos e cinquenta reais) para os veículos que as utilizarem na área de estacionamento.

Parágrafo segundo: A cobrança de quaisquer outras taxas, a não ser exclusivamente aquela relativa à locação da tenda disponibilizada pela organização do evento, será proibida.

Parágrafo terceiro: Se a equipe preferir utilizar o espaço de 3mx3m a 6mx3m, lhe será garantido o direito de montar sua própria barraca no mesmo.



Parágrafo quarto: A distribuição das áreas de box será procedida de acordo com a confirmação do pagamento, sendo proibida a cobrança de qualquer taxa adicional, por mais especial que o box possa ser.

- IX.** Cada equipe que tiver ao menos um piloto inscrito na Copa, terá direito a uma credencial para o chefe de equipe, uma vaga no estacionamento, podendo ser para qualquer veículo. A solicitação deverá ser feita até o dia 14 de julho, através do e-mail cnk.campeonatos@cba.org.br.
- X.** Preparadores de motor, “coaches” e “telemetristas” deverão solicitar credenciamento através do e-mail cnk.campeonatos@cba.org.br até o dia 14 de julho, que será submetido à CBA para aprovação. “Coaches” e “telemetristas” não podem trabalhar com pilotos em categorias em que tenham parentes.
- XI.** A segunda inscrição de um piloto em outra categoria lhe dará direito ao desconto de 50% no valor da nova inscrição. Para que o desconto seja concedido, o piloto deverá ter pago a primeira inscrição e assim que o sistema identificar o pagamento, o desconto será concedido automaticamente. É importante que a segunda inscrição seja feita com pelo menos 24 horas de intervalo em relação à primeira.
- XII.** Durante o período de inscrição de 26/04/2023 até dia 26/05/2022 não haverá limite de inscritos para as categorias da Copa. Após esta data, caso sejam abertas novas vagas, a CBA se reserva o direito de liberar quantas vagas julgar necessário. Tal liberação será feita através de comunicado ou adendo no site da CBA.
- Parágrafo único: para a categoria Mini 2T fica estabelecido o limite máximo de 17 pilotos inscritos para o campeonato.

- XIII.** A participação nas categorias F4 Graduados e F4 Sênior estará VEDADA a pilotos que se enquadrem nas condições abaixo:
- A)** Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados nos últimos três anos nas categorias KZ / Shifter (Graduado ou Sênior), Graduados (separado em A e B ou não), Sênior A, Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil;
- B)** Pilotos com pelo menos 2 títulos de campeão em Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil nas categorias KZ / Shifter (Graduado ou Sênior), Graduados (separado em A e B ou não), Sênior A, Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master;



C) O campeão e vice da categoria Júnior 2T no Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil de 2022 se tiver sido promovido.

Parágrafo único: Os pilotos citados acima somente poderão participar das categorias com motores 4 tempos na Super F4.

ARTIGO 7º – LOCAÇÃO E SORTEIO DOS EQUIPAMENTOS: os motores para as categorias Mirim, Cadete, F4 JÚNIOR, F4 GRADUADO, F4 SÊNIOR, F4 SUPER SÊNIOR, F4 SUPER SÊNIOR MASTER, F4 SÊNIOR 60+, SUPER F4 e Mini 2T locados junto aos respectivos fornecedores oficiais serão sorteados nas seguintes condições:

- I. Sorteio realizado no local e horário previstos no Regulamento Particular, sob a supervisão de pelo menos um oficial de competição da CBA, conforme previsto no Regulamento Nacional de Kart 2023;
- II. Os competidores poderão acompanhar todo processo.

ARTIGO 8º – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO DOS MOTORES DESCRITOS NO ARTIGO 7º: O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I. A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo do fornecedor oficial, até o momento da sua devolução, será do piloto e/ou do seu representante legal;
- II. O fornecedor oficial de motores se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
- III. Casos de mau uso, como danos por funcionamento incorreto em cavalete, entre outros, acarretarão indenização ao fornecedor de motores, conforme tabela de preços previamente divulgada pelo fornecedor oficial.



ARTIGO 9º – CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DOS MOTORES PARA AS CATEGORIAS DESCRITAS NO ARTIGO 7º: O fornecedor oficial de motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da CBA.

- I. Se a troca for efetuada, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na bateria devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações, quando cabível:
- A) Se houver quebra do pistão;
 - B) Se houver quebra da biela;
 - C) Se houver a fusão da biela;
 - D) Se houver a quebra do eixo da biela;
 - E) Se houver vazamento de óleo em decorrência de quebra interna (4 tempos)
 - F) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
 - G) Se houver a quebra do virabrequim;
 - H) Se a rosca do prisioneiro da curva espanar.
 - I) Se a rosca do cabeçote espanar.
 - J) Se houver quebra de válvula (4 tempos)
- II. Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas a a j do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme inciso III deste artigo, além de responder pelo disposto no artigo 8º deste regulamento.
- III. Na primeira troca, o piloto perderá três posições na ordem de largada. Na segunda troca perderá cinco posições e nas trocas subsequentes o piloto perderá sete posições, a cada troca.
- IV. Qualquer solicitação de troca de motor deverá ser feita em até 30 minutos após o término da atividade de pista que anteceda a solicitação.



ARTIGO 10º – ATIVIDADES NA SEDE DO CAMPEONATO: No circuito em que se realizará a Copa, serão proibidos os treinos ou qualquer outra atividade com kart, nos 13 dias que antecederem ao início dos treinos oficiais.

ARTIGO 11º – NÚMERO DE PARTICIPANTES

- I. O número de participantes por bateria (final ou classificatória) será de no máximo 36 pilotos por categoria.
- II. Se o número de concorrentes for superior a 36, o procedimento será o descrito a seguir:
- A)** Após a tomada de tempo, será montado um número par de grupos, cada um com número de pilotos nunca superior a 18. Cada grupo deve competir contra todos os outros grupos. Os pilotos serão distribuídos nos grupos da seguinte forma, por exemplo:

Pole Position	2º	3º	4º	5º	6º	...	E assim sucessivamente. Se o último grupo for o F, o próximo do Grupo A será o 7º colocado na Tomada de Tempos.
Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D	Grupo E	Grupo F	...	

- B)** A posição de largada das baterias classificatórias seguirá sempre a ordem numérica das posições resultantes da Tomada de Tempos;
- C)** Em cada bateria classificatória será atribuído um número de pontos perdidos a cada piloto conforme sua posição de chegada, segundo a tabela a seguir:

COLOCAÇÃO NA BATERIA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	E assim sucessivamente.
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	

- D)** O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria classificatória, mais dois pontos.



E) Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria classificatória, mais 1 (um) ponto.

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas baterias classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

F) Ao final das baterias classificatórias, os pontos de cada piloto serão somados, e os 36 com MENOR pontuação estarão classificados para a bateria Final. Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do piloto com a melhor posição na Tomada de Tempos.

G) As posições de largada da bateria Final serão determinadas pelo somatório de pontos dos pilotos classificados, largando mais à frente o piloto com o MENOR número de pontos.

H) A ordem de chegada da bateria Final determinará a classificação final do campeonato na categoria em questão.

III. Se o número de pilotos for menor ou igual a 36, o procedimento será o descrito a seguir:

A) Serão disputadas duas baterias classificatórias, com o grid de largada da 1ª bateria determinado pelas posições obtidas na Tomada de Tempos, e da 2ª bateria pela ordem de chegada da 1ª bateria;

B) Em cada bateria classificatória será atribuído um número de pontos perdidos a cada piloto conforme sua posição de chegada, segundo a tabela a seguir:

COLOCAÇÃO NA BATERIA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	E assim sucessivamente.
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	

C) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria, mais dois pontos.



D) Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria, mais 1 (um) ponto.

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas baterias classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

E) Ao final das baterias classificatórias, os pontos de cada piloto serão somados. Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do(s) piloto(s) com a melhor posição na Tomada de Tempos.

F) As posições de largada da Bateria Final serão determinadas pelo somatório de pontos dos pilotos classificados, largando mais à frente o piloto com o MENOR número de pontos.

G) A ordem de chegada da Bateria Final determinará a classificação final do campeonato na categoria em questão.

ARTIGO 12º – ACESSO À PISTA:

- I.** Somente terão acesso à pista para qualquer atividade os pilotos com os karts devidamente equipados com o sensor da cronometragem, fixado como determina o RNK 2023. Receberá sinalização com bandeira preta com círculo laranja o piloto cujo kart estiver em desacordo com essa determinação, devendo retornar ao Parque Fechado para reparar um eventual problema no sensor. Não havendo problema técnico no equipamento, o piloto poderá receber uma penalização. Poderá ser exigida uma caução referente ao sensor de cronometragem.
- II.** A organização deverá fornecer jalecos identificados com um número para cada kart, de cores diferentes para cada categoria, e somente um por kart. Nesse caso, os empurradores identificados terão a obrigação de empurrar qualquer conjunto que necessitar e que estiver mais próximo do que outro empurrador, sob pena de punição para o piloto que o empurrador representar no caso desse seu auxiliar se negar a empurrar o conjunto com necessidade.
- III.** No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no pré-*grid*, ou 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.

Parágrafo único: não será permitida a permanência de nenhum empurrador, cabendo ao piloto reiniciar a partida sozinho, nas categorias Graduado OK FIA e OK Júnior FIA.

ARTIGO 13º – USO DO BOX:

- I. Os karts deverão ser levados aos boxes e parque fechado exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- II. Será expressamente proibido o tráfego nos boxes e no parque fechado de karts com o motor em funcionamento. A inobservância desta proibição implicará em penalidade conforme previsto no RNK 2023.
- III. Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes e do parque fechado. Para aquecimento, poderão ser acionados os motores no pré-*grid*, após a autorização dos comissários, 03 (três) minutos antes da atividade de pista da categoria, e por no máximo 01 (um) minuto. A desobediência a essa determinação sujeitará o piloto às penalidades previstas no RNK 2023.
- IV. A organização da Copa deverá disponibilizar uma área específica para amaciamento de motores, que deverá ser respeitada, sob pena da aplicação das punições previstas no RNK 2023.
- V. Mecânicos, auxiliares, chefes de equipes, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes e parque fechado, usando calçado fechado, e portando sua respectiva credencial.

ARTIGO 14º – MANUTENÇÃO:

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



- A) Treinos livres e de aquecimento** – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- B) Tomada de tempo** – O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que o resgate o conduza ao Parque Fechado, ao final da atividade. Em nenhum momento o piloto, mecânico, ou qualquer outra pessoa poderá executar nenhuma ação sobre o Painel Dianteiro (Bico), sob pena de exclusão sumária do piloto da Tomada de Tempos (para as categorias em que se aplica).
- C) Baterias** – O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios e sem nenhum tipo de auxílio externo, 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 bateria, sem que o piloto reposicione o Painel Dianteiro (Bico), que porventura se encontre deslocado, sob qualquer pretexto ou seguindo qualquer processo. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro – o mais distante possível da pista – e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova, sem que ninguém execute o reposicionamento do Painel Dianteiro (Bico), que porventura se encontre deslocado, sob qualquer pretexto ou seguindo qualquer processo.
- II.** A desobediência ao disposto na alínea *a* do inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK, a critério dos comissários desportivos.
- III.** A desobediência ao disposto nas alíneas *b* e *c* do inciso I deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- IV.** O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- V.** Para a tomada de tempo e baterias, cada piloto terá direito a ingressar no Parque Fechado com apenas um kart, não podendo trocá-lo após o ingresso nesta área, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.



- VI.** Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no *grid* de largada.
- VII.** Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos chassis ou motores lacrados, essas somente poderão ser efetuadas com a devida autorização do comissário técnico.
- VIII.** O funcionamento de motores no interior do kartódromo só será permitido durante as atividades programadas.

ARTIGO 15º – PNEUS:

- I.** Os pneus para todas as categorias serão da marca MG, os modelos e as quantidades serão as que constam da tabela abaixo:

	M / C / M2T	F4 (J / G / S / SS / SSM / FS60+ / SF4	JM / J / N / S- Pro / S-Am / SS / SSM / S60+ / OKJ	G / OK / SKG / SKS
PNEU SLICK	MG SC Mini	MG SH- OPTION	MG SH-OPTION	MG SM- PRIME
QUANTIDADE	2 (1 para treinos e 1 para baterias)	3 (1 para treinos e 2 para baterias)	4 (2 para treinos, 2 para baterias)	4 (2 para treinos, 2 para baterias)
PNEU WET	SCW	SW	SW	SW
QUANTIDADE	1	1	1	1

- II.** Somente poderão ser utilizados para os treinos oficiais, tomada de tempo e baterias, pneus fornecidos, mediante pagamento, pela organização, que serão identificados e entregues através de sorteio. (Exceção: durante os treinos os pilotos serão autorizados a usar pneus de chuva não-lacrados, em qualquer condição de uso - desde que da mesma marca e modelo acima, dentro do prazo de homologação -, somente em condição de pista molhada, como forma de preservar os pneus de chuva novos lacrados. Mesmo nesta situação os Comissários poderão, a seu



critério, checar estes pneus com o aparelho detector de tratamento químico. Sendo identificada esta adulteração, o piloto será excluído do evento).

- III. Os pilotos, na área de sorteio de pneus, receberão todos os seus pneus e na própria área escolherão quais serão os pneus de treino e quais serão os pneus de corrida, não sendo permitido levá-los para as tendas ou boxes neste momento. Uma vez escolhidos entregarão os pneus para registro no sistema conforme sua destinação. Os pneus, depois de cadastrados e lacrados, a princípio ficarão em poder dos times (determinação que poderá mudar a qualquer momento, para uma ou mais categorias, a critério da organização, que pode escolher reter pneus em local fechado). A utilização do pneu do tipo *wet* lacrado será determinada exclusivamente pelo Diretor de Prova;
- IV. Qualquer procedimento contrário ao estabelecido na tabela acima implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para utilização na Copa.
- V. Casos de danos aos pneus de treinos (se os pneus permanecerem retidos no Parque Fechado): logo após cada sessão de treinos livres pilotos e mecânicos deverão analisar seus pneus quanto à sua integridade. Detectando falhas de qualidade, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico e solicitar a análise do representante da MG, imediatamente. Detectando furos, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico, deixar o pneu em seu poder e providenciar outro pneu usado próprio em condições similares (conforme análise do Comissário) para que os códigos de barra sejam trocados no sistema. O pneu furado permanecerá em poder dos Comissários até o final da Copa. Uma vez que saiam do parque fechado não poderá haver solicitação de troca de pneus por defeito. Caso os pneus não estejam sendo retidos no Parque Fechado, este procedimento poderá ocorrer a qualquer momento.
- VI. Casos de danos aos pneus de corrida: a) se a categoria dispuser de apenas um jogo de pneus de corrida por piloto, havendo dano a 1 (um) ou mais pneus, estes deverão ser levados ao Comissário Técnico, que determinará (não havendo evidência de fraude) a possível troca por pneus do jogo de treino; b) se a categoria dispuser de mais de um jogo de pneus de corrida por piloto, eventuais pneus danificados podem ser trocados por outros pneus de corrida do mesmo piloto.



VII. Caso o piloto:

- A) Utilize em seu kart pelo menos um pneu de outro piloto (o que usou e o que cedeu o pneu);
- B) Use pelo menos um pneu não-lacrado pela organização (salvo em caso de chuva nos treinos);
- C) Utilize pneus lacrados para treino na Tomada de Tempos e Baterias ou vice-versa;
- D) Em função de seu kart, o piloto ou qualquer outra pessoa tente adulterar a identificação de pelo menos um pneu, ou que atue em função de atrapalhar, impedir a verificação ou ludibriar os Comissários de modo a obter vantagem ilegítima,
- E) ... será excluído do evento, independentemente de outras sanções.

VIII. A CBA, a FAUESC e o clube organizador não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelo fabricante para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante dos mesmos.

IX. Os pilotos poderão apresentar aos Comissários Técnicos pneus do tipo *wet* adquiridos anteriormente, desde que sejam novos (nunca tenham sido utilizados), da marca e modelo previstos no inciso I deste artigo, para suas respectivas lacrações.

Parágrafo Único: os Comissários poderão recusar estes pneus desde que conclua que os mesmos tenham sofrido qualquer adulteração, cabendo ao concorrente adquirir um novo jogo da organização.

ARTIGO 16º – ABASTECIMENTO:

I. Tanto na tomada de tempo, quanto nas baterias, os karts, exceto os das categorias OK, OKJ, SKG e SKS, deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2023, na quantidade de até sete litros por competidor por bateria e tomada de tempo, ou até três litros para a Mirim, Cadete e Mini 2T, tanto na tomada de tempo quanto em cada bateria. O organizador do campeonato poderá ainda, a seu critério, reter no Parque Fechado os tanques de combustível de um ou mais karts após a



tomada de tempos e/ou baterias, devolvendo-os aos pilotos para a próxima atividade, já com combustível.

Parágrafo único: Será de responsabilidade do piloto a apresentação do kart para abastecimento em tempo hábil para a formação do pré-grid.

II. Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas, usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores ou adulterar o mesmo.

Parágrafo único: As categorias Shifter, OK FIA e OK Jr FIA poderão realizar sua própria mistura, mas terão que comprar a gasolina da organização, para reduzir o risco de detecção de substâncias estranhas por parte do equipamento de análise de combustível na Vistoria Técnica. Se houver dúvida quanto à legalidade do próprio combustível, qualquer participante poderá submetê-lo à análise pelos Comissários a qualquer momento, antes de seu uso. Uma vez disputada qualquer atividade oficial, desvios detectados pelos Comissários implicarão na desclassificação do piloto.

III. Para as categorias Mirim, Cadete e F4, o combustível será a gasolina comum. Para as demais categorias, o combustível será a gasolina Podium com óleo lubrificante 2T Motul na proporção de 22:1, exceto para as categorias OK, OKJ, SKG e SKS, ficando sob a responsabilidade dos mesmos a formulação da mistura.

IV. Será de responsabilidade do piloto a apresentação do kart para abastecimento em tempo hábil para a formação do pré-grid.

V. Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas:

A) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;

B) Retornar com o kart ao box, depois de abastecido;

C) A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e a montagem de pneus, de qualquer pessoa, que não seja da direção de prova, da comissão técnica e/ou da comissão desportiva, ou de pessoas credenciadas para Parque Fechado, com a liberação da direção de prova.

VI. A mistura do combustível para as categorias OK e OKJ, SKG e SKS, deverá seguir o Artigo 43º do RNK 2023.



ARTIGO 17º – TOMADA DE TEMPO:

- I. Será obrigatória a utilização, pelos pilotos, de sensores fornecidos por empresa de cronometragem credenciada pela CBA, durante toda a Copa. Essa empresa estará obrigada a divulgar os resultados dos treinos livres e de todas as atividades em pista.
- II. A sessão de tomada de tempo será de seis minutos para cada categoria.
- III. Se uma categoria ou um grupo de categorias similares, como por exemplo a categoria F4 com suas subcategorias, tiver mais que 29 pilotos inscritos e aprovados, o conjunto será dividido em dois grupos, através de sorteio. Os comissários desportivos definirão a quantidade de karts em cada um deles. Serão programadas duas tomadas de tempo em separado, sendo ambas também de seis minutos cada. A cronometragem reunirá o resultado das duas sessões e divulgará o resultado geral da tomada de tempo dessa categoria ou desse grupo de categorias. Os pilotos serão dispostos intercalando os resultados dos dois grupos de modo que o piloto mais rápido dos dois grupos será o pole-position, e os demais pilotos de seu grupo assumirão as posições ímpares (3º, 5º e assim por diante). O mais rápido do outro grupo será o 2º, e os demais pilotos de seu grupo assumirão as posições pares (4º, 6º e assim por diante).
- IV. Será realizada 1 (uma) sessão de tomada de tempo por categoria, exceto se ocorrer o previsto no inciso anterior.
- V. Os pilotos que não comparecerem com seus karts ao local do abastecimento no horário previsto, não poderão participar da tomada de tempo, devendo os mesmos alinharem seus karts após o último piloto classificado nesse treino classificatório, obedecida a ordem do sorteio.
- VI. Os pilotos que não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no *grid* determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado pela tomada de tempo.
- VII. É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta



infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado, encerrando sua participação na Tomada de Tempo. Se o piloto não obedecer a esta ordem será excluído da Tomada de Tempo, recebendo a Bandeira Preta. A regulagem das agulhas do carburador e a ação de restringir a entrada de ar no filtro não estão incluídas nesta proibição.

ARTIGO 18º – BATERIAS:

I. As baterias terão o seguinte número de voltas:

CATEGORIA	CLASSIFICATÓRIAS GRUPOS	BATERIAS CLASSIFICATÓRIAS	BATERIA FINAL
MIRIM		10	15
CADETE		10	15
JUNIOR MENOR		15	17
JUNIOR		15	17
NOVATO		15	17
GRADUADO		15	22
SÊNIOR PRO		15	17
SÊNIOR AM		15	17
SUPER SÊNIOR		15	17
SUPER SÊNIOR MASTER		15	17
SÊNIOR 60+		15	17
OK		15	22
OKJ		15	20
F4 JÚNIOR		15	17
F4 GRADUADO		15	17
F4 SÊNIOR		15	17
F4 SUPER SÊNIOR		15	17
F4 SUPER SÊNIOR MASTER		15	17
F4 SÊNIOR 60+		15	17
SUPER F4		15	17
SHIFTER KART GRADUADO		15	22
SHIFTER KART SÊNIOR		15	22
MINI 2T		A definir	A definir

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- II. Em caso de corridas na chuva, o número de voltas indicado acima será tomado como o número máximo de minutos, que quando atingido será dada a placa de 1 volta para a bandeirada, determinando o final da bateria;
- III. Deverá ser formado o *pré-grid* no local pré-determinado, para todas as categorias. Todos os conjuntos passarão pela linha de largada 1 (uma) vez. Já na volta subsequente, os concorrentes deverão estar alinhados para a largada da bateria, que será autorizada a critério do diretor de prova. Na bateria final, poderá haver a tradicional formação do *grid* de largada na reta de largada.
- IV. É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir à Área de Reparo para a correção do problema. Se o piloto não obedecer a esta ordem será excluído, recebendo a Bandeira Preta. Caso ocorra a partir do início das 3 últimas voltas da bateria, de modo a que o piloto complete a bateria desta forma (por qualquer razão), será punido com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de corrida. A regulagem das agulhas do carburador e a ação de restringir a entrada de ar no filtro não estão incluídas nesta proibição.

ARTIGO 19º – LARGADA: A largada poderá ser:

- I. Por sinal luminoso;
- II. Por bandeira.

ARTIGO 20º – PRÉ-VISTORIA: Antes do ingresso dos karts no Parque Fechado de abastecimento e no pré grid, poderão ser checados diversos itens, como os exemplificados abaixo. No caso de ser constatada alguma irregularidade técnica, não será permitida a entrada do kart no Parque Fechado ou o seu acesso a pista, até que o problema seja resolvido.

- I. Lacs dos chassis, motores e pneus;



- II. Medição dos gases emanados dos pneus e plásticos, como por exemplo, as carenagens;
- III. Equipamentos e ferramentas não admitidos no parque fechado.
- IV. Recipientes para combustível, cheios ou vazios;
- V. Fixação do Painel Dianteiro (Bico)
- VI. Outros itens a critério da comissão técnica.

ARTIGO 21º – VISTORIA TÉCNICA:

- I. Ao término da tomada de tempo, baterias classificatórias e bateria final, todos os conjuntos kart/piloto serão pesados e vistoriados a critério dos comissários técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação por parte desses oficiais.
- II. Após o término da tomada de tempo e de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos comissários técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados da atividade.
- III. Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.
- IV. Cada piloto poderá utilizar dois chassis e dois motores para toda a Copa, devendo os mesmos serem lacrados pelos comissários técnicos, antes de sua utilização. O uso desses equipamentos (chassi e motor), sem o devido lacre dos comissários técnicos, importará na sua imediata exclusão da Copa. Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos equipamentos lacrados, tais providências deverão ter sido autorizadas pelo comissário técnico.
Parágrafo primeiro: Nas categorias com motores sorteados, apenas o motor sorteado será admitido.
- V. Durante a realização da competição haverá vistoria de indumentária de todos os pilotos, que deverá estar de acordo com o Artigo 9º do RNK 2023, sujeito a penalizações por infração como descrito no mesmo artigo.



ARTIGO 22º – CLASSIFICAÇÃO FINAL E PREMIAÇÃO:

I. Será declarado Campeão da **24ª Copa Brasil de Kart – 2023**, em sua respectiva categoria, o piloto que vencer a Bateria Final.

Parágrafo único: No caso de categorias que competirem agrupadas, os 75% das voltas para a classificação deverão levar em conta o número de voltas do vencedor da geral (as diversas categorias juntas).

II. Serão premiados com troféus os pilotos classificados:

A) do 1º ao 3º lugar na bateria final das categorias Junior, Graduado, OK, OKJ e SKG, SKS e SF4;

B) do 1º ao 5º lugar na bateria final, nas demais categorias,

C) mais os pole-position de cada categoria e as equipes dos pilotos campeões.

ARTIGO 23º – RELAÇÃO COROA/PINHÃO: Será de conformidade com o adendo a ser emitido oportunamente.

ARTIGO 24º – SISTEMA DE ESCAPAMENTO: Conforme RNK 2023

ARTIGO 25º – SORTEIO DE COMPONENTES:

I. A Comissão Técnica poderá sortear, no momento que julgar conveniente, os componentes (escape, flexível, abafador, flange, etc.) para serem utilizados na Copa.

II. Os eixos das categorias Mirim e Cadete serão sorteados.

ARTIGO 26º – RESPONSABILIDADES: A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, a FAUESC, o Clube Kart Penha, os patrocinadores, os apoiadores, e os fornecedores envolvidos na **24ª Copa Brasil de Kart**, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos, tomada de tempo e as baterias. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver (em) cometido, ou daquele(s) que tiver (em) se envolvido em acidente(s), ou ainda de seu(s) representante(s) legal (is).



ARTIGO 27º – RECLAMAÇÕES: Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:

- I. Por escrito;
- II. Em conformidade com o disposto no CDA 2023

ARTIGO 28º – CASOS OMISSOS: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários desportivos.

ARTIGO 29º – DISPOSIÇÕES FINAIS: O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, de 25 de abril de 2023.

GIOVANNI RAMOS GUERRA
CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
Presidente

FABIO BORGES GRECO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
Presidente

RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI
COMISSÃO NACIONAL DE KART
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br