



## **CAMPEONATO PARANAENSE LIGHT DE KART**

### **REGULAMENTO DESPORTIVO – 2024**

**ARTIGO 1º** - O controle e a supervisão do Campeonato Paranaense Light de Kart, serão exercidos pela AKRL juntamente com a Federação Paranaense de Kart.

**ARTIGO 2º** - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pela AKRL e FPRA, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

**Parágrafo 1º** - QUESTÕES TÉCNICAS:

Todas as modificações técnicas, aprovadas pela AKRL, serão comunicadas pela AKRL e FPRA por meio de adendos, passando a ter validade após 20 (vinte) dias da data de divulgação.

Para todas as categorias, exceto para as categorias Graduados, Senior Pró e Shifter, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores

**Parágrafo 2º** - QUESTÕES DESPORTIVAS:

Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pela AKRL e FPRA, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

**ARTIGO 3º** - Para as provas do Campeonato Paranaense Light de Kart, a Organização da Prova será atribuída a AKRL.

**ARTIGO 4º** - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pela AKRL, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

**Parágrafo 1º** - É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo - CBA.

**ARTIGO 5º** – DA PONTUAÇÃO E DESCARTES:

**Parágrafo 1º** Para a pontuação final da Etapa e formação do podium, será somado o resultado das duas provas, caso haja empate, o desempate será pelo melhor resultado da primeira prova.



## **Parágrafo 2º**

A Pontuação final da Etapa e que será somada para o campeonato é da tabela a abaixo:

1 Colocado	15 pontos
2 Colocado	12 pontos
3 Colocado	10 pontos
4 Colocado	8 pontos
5 Colocado	7 pontos
6 Colocado	6 pontos
7 Colocado	5 pontos
8 Colocado	4 pontos
9 Colocado	3 pontos
10 Colocado	2 pontos

**Parágrafo 3º** Descarte: Será obrigatório o descarte de 01 (UM) pior resultado final das Etapas.

**Parágrafo 4º** - O descarte da pior Etapa será de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

**Parágrafo 5º** - Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão, exclusão (bandeira preta) ou desclassificação na etapa.

**Parágrafo 6º**- O Campeão será o Piloto que tiver obtido o maior número de pontos já contemplando o descarte

**Parágrafo 7º** - Desempate no Campeonato: Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato, com igual número de pontos, já computado o descarte da Etapa, o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias das Etapas (e não das provas). Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes, no campeonato, continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

**ARTIGO 6º** - O número de voltas de cada prova por Categoria:

Mirim/Cadete: 12 voltas

Júnior Menor/Júnior/Sprinter/Sênior/Super Sênior/F4: 17 voltas

Graduados/Shifter: 20 voltas

**ARTIGO 7º** - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos 5 (cinco) primeiros colocados em cada categoria.

**Parágrafo Único** – O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no pódio de sua categoria, no caso, a penalidade será de um ponto perdido na soma total de pontos do campeonato.



## **ARTIGO 8º**– DA PARTICIPAÇÃO:

Somente poderão participar do Campeonato Paranaense Light de kart, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, dentro do prazo de validade.

## **ARTIGO 9º** - CATEGORIA DOS PILOTOS:

**MIRIM** – Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2024.

**CADETE** – Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2024.

**JÚNIOR MENOR** – Pilotos com licença CBA 2024 de JR Menor

**JÚNIOR** – Pilotos com licença CBA 2024 de Júnior.

**SPRINTER** – Pilotos com licença CBA 2024 de Novatos

**GRADUADOS** – Pilotos com licença CBA 2024 Graduados e/ou Sênior PRO.

**SÊNIOR** – Aberta a pilotos com idade de 25 anos à 41 anos, completados em 2024.

**SUPER SÊNIOR** – Aberta a pilotos com idade de 42 anos à 58 anos, completados em 2024.

**SUPER SÊNIOR MASTER** – Aberta a pilotos com idade de 59 anos, completados em 2024 e acima.

**F-4 Graduados** – Pilotos com licença CBA 2024 de PNK, PGK e PSK-Pro.

**F-4 Sênior** – Pilotos com licença CBA 2024 de PSK-AM ou PSK-Pro.

**Shifter Graduado** - Pilotos portadores de Cédula Desportiva Nacional PGK e PSKPro.

**Shifter Sênior** - Pilotos portadores de licenças PSK-Pro e PSK-Am

**Shifter Super-Sênior** - Pilotos portadores de licenças PSKPro e PSKAm, com idade a partir de 45 anos completados em 2024.

Portadores de Cédula Desportiva Nacional PGC-A, PGVT“A” ou equivalente internacional estão autorizados a competir na categoria Shifter sem que seja necessário possuir licença específica para Kart.

## **ARTIGO 10** – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, dentro do seu prazo de validade, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, FIA Karting, ou FIA Karting/CBA. Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete e Júnior Menor.



## **ARTIGO 11 – DOS TREINOS OFICIAIS:**

O circuito da prova passará a ser utilizado a partir de quarta-feira, em treinos divididos por categoria.

É expressamente proibido treinar sexta-feira sem estar inscrito na prova. Para todas as Categorias de Motores sorteados, é obrigatório o uso dos mesmos nos treinos oficiais.

**Parágrafo Único:** Fica expressamente proibido o piloto parar em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição na Etapa.

## **ARTIGO 12 – IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:**

**Parágrafo 1º** - Terá preferência em escolher o número do kart o piloto que participou do Campeonato Paranaense Light de kart no ano anterior, para as demais escolhas de número do kart será considerada a ordem de reserva na secretaria; quando houver troca de categoria, a preferência será do piloto que já estava na categoria no ano anterior, havendo dois pilotos que participaram no ano anterior e estejam trocando para a mesma categoria a ordem será pela reserva na secretaria.

**Parágrafo 2º** - A numeração dos karts deverá seguir o previsto no RNK-2024.

## **ARTIGO 13 – TOMADA DE TEMPO:**

Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de 5 minutos, com a participação de todos os inscritos.

Todas as classificações serão realizadas na sexta-feira antecedente as provas, sendo dois treinos oficiais e uma classificação para cada categoria.

O *briefing* com os pilotos será realizado antes do início de cada classificação o piloto que não realizar o *briefing* com a direção de prova perderá a melhor volta da tomada de Tempos.

**Parágrafo 1º** - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória valerão para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

**Parágrafo 2º** - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo, que deverão ficar somente nas áreas permitidas pela organização.

Se o piloto sofrer avaria mecânica, o piloto deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado de Manutenção. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

**Parágrafo 3º** - É proibido fazer funcionar o motor dentro da área do Parque Fechado desde que não seja, exclusivamente, para colocar o kart em movimento, salvo com autorização da Direção de Prova. O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado de Manutenção.



**Parágrafo 4º** - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção.

**Parágrafo 5º** - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico, sendo que, caso o piloto leve seu kart ao Parque Fechado de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completa-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

**Parágrafo 6º** - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, A tomada de tempo poderá ser dividida em dois grupos, com metade dos inscritos em cada treino. A divisão será pela ordem de classificação do campeonato; o primeiro grupo a tomar tempo será o grupo dos primeiros colocados no campeonato.

Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado. Não será permitido a troca de grupos, o piloto designado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

**Parágrafo 7º** - Os pilotos e auxiliares devidamente credenciados, só deixarão a área de Box, passando para a área de abastecimento, quando autorizados pelo responsável pela liberação dos karts no abastecimento. Estes auxiliares poderão permanecer na área do abastecimento somente até o início da tomada de tempo de seu piloto, tendo que se dirigir à área dos boxes ao término desta.

Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos, deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à Organização da Prova dentro da pista durante a tomada de tempos e provas.

Qualquer infração a este parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua bateria.

**Parágrafo 8º** - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

- a)** 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada.
- b)** 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso dela, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

**Parágrafo 9º** O "Grid" de largada da primeira Prova será de acordo com o resultado oficial do Treino Classificatório, já o "Grid" de largada para a segunda Prova será formado de acordo com o resultado oficial da primeira Prova.

**Parágrafo Único:** Fica expressamente proibido o piloto parar, diminuir a velocidade para aguardar outro piloto, em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos, ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição ao piloto.



**ARTIGO 14** - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao Pré Grid” de Largada.

**Parágrafo 1º** - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento um único chassi montado, por piloto inscrito, não podendo ainda, ocorrer troca de equipamento. O kart levado ao Parque de Montagem e Abastecimento, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

**Parágrafo 2º** - 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 fechado.

O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

#### **ARTIGO 15 – LARGADA DA PROVA:**

Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada, exceto para a categoria Shifter, cuja partida será autorizada com os karts parados.

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente salvo se for para recuperar sua posição original no grid.

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. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, procurando ultrapassar 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 fotoelétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua a 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 de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada. 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, constante 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”.

Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada, exceto quando ocorrer o previsto na alínea “E” deste artigo.



A queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de 10 (Dez) segundos ao seu tempo total de prova, com avisos pelo som do Kartódromo.

A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha do PSDP, dependendo da configuração da pista.

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

Os mecânicos somente poderão ajudar karts que tenham ficado parados na largada na categoria Shifter a partir do momento em que todos os karts tenham passado pela Linha de Partida depois de dada a largada. Até este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova do piloto que recebeu auxílio.

Para a categoria Shifter, em caso de a largada ter sido abortada por problema no kart de qualquer piloto, este deverá largar da última posição do grid na nova largada, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova.

**Parágrafo 1º** - Será exigido no "grid" um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado.

Se não for possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos, e um mínimo de 4 (quatro) karts, poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

**Parágrafo 2º** - Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto acima, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto, fica também a cargo da AKRL, a junção ou não das categorias Mirim e Cadete, a qualquer momento.

**Parágrafo 3º** - Se o Diretor de Prova declarar "corrida com chuva" (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no "grid", com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologada.

## **ARTIGO 16 – AUXILIARES:**

Durante a prova permanecerão na pista, um (1) auxiliar de cada piloto, devidamente identificados por credenciais fornecidos pela Organização da Prova, que poderão ajudar qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.

**Parágrafo 1º** - Os auxiliares devidamente credenciados deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela Organização da Prova, sendo que logo após a liberação do "Grid" de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

É proibido a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes.

A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes.



Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretarem ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

**Parágrafo 2º** - Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta dela, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

**Parágrafo 3º** - Na categoria Graduados, os auxiliares só terão acesso ao parque fechado, ficando expressamente proibida sua permanência em pista durante as provas, não será permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista. Caso seja necessário, por motivo de segurança, o piloto que receber ajuda do empurrador deverá dirigir-se imediatamente a balança.

**Parágrafo 4º** - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares. Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares, mecânicos, chefe de equipe etc.

**ARTIGO 17** – No Campeonato Paranaense Light de Kart serão observados os seguintes critérios:

- a) Valor da Inscrição: determinado pela AKRL no RPP da Prova.
- b) Treinos Oficiais e Tomada de Tempo: somente para pilotos inscritos.
- c) Para a toma de tempo, os pilotos inscritos devem estar presentes junto à saída dos boxes, no horário do encerramento do abastecimento de sua categoria. O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo, mesmo que estes horários estejam antecipados.
- d) Após o início da primeira prova, mesmo que adiantado, as corridas acontecerão em sequência prevista no adendo, o não comparecimento do piloto com seu kart devidamente pronto para a montagem do pré-grid, desobriga a organização da prova a esperá-lo.

**ARTIGO 18** – RESULTADOS:

Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 10 (dez) minutos à entrega de prêmios.

**Parágrafo 1º** – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sob apreciação judicial. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

**Parágrafo 2º** - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sob apreciação judicial. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.





## **ARTIGO 19 - BANDEIRAS:**

Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

- a)** bandeira verde: Pista livre,
- b)** bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,
- c)** bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
- d)** bandeira amarela: Determina que o piloto deva prestar atenção, pois há perigo eminente. A ultrapassagem não é proibida, porém o piloto deve atuar com cautela, pois a pista pode estar obstruída.
- e)** bandeira azul: Competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para deixá-lo ultrapassar. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,
- f)** bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
- g)** bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.
- h)** bandeira preta com bola laranja (40 cm de diâmetro): Com defeito técnico em seu kart, o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, obrigatoriamente, para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por duas voltas consecutivas. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova, ou ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da prova por desrespeito a sinalização.
- i)** bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
- j)** bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.
- l)** bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).
- m)** bandeira azul com X vermelho: Sempre acompanhada no número do kart, o concorrente deverá parar imediatamente na área de parque fechado
- n)** bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
- o)** farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada.  
Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

## **ARTIGO 20 – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:**

Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova.



No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 27 (vinte e sete) deste regulamento.

**Parágrafo 1º** - Ao término da tomada de tempo e provas, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.

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

**Parágrafo 3º** – Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final. A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

**Parágrafo 4º** - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela FPRA.

## **ARTIGO 21 – PROCEDIMENTOS:**

O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo FPRA procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FPRA ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

**Parágrafo 1º** - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do FPRA e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

**Parágrafo 2º** – 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 3º** - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FPRA, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem após a perícia.



**Parágrafo 4º** - Nas categorias Mirim, Cadete e F4 fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão RBC fornecidas com os motores.

**Parágrafo 5º** - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intakesilencer". Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado.

Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o silencioso de carburador estiver solto (a) ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

**Parágrafo 6º** - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

## **ARTIGO 22 – CARENAGENS**

É obrigatório o uso do conjunto homologado CBA e/ou FIA Karting de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Deverão ser reservados na carenagem 3 (três) espaços de 200 cm<sup>2</sup> (+/- 10cm. X 20cm.) para os Organizadores da Prova.

**Parágrafo 1º** - Os 3 (três) espaços reservados para os organizadores na carenagem são:

- a) um espaço em cada uma das laterais
- b) um espaço na parte frontal, ale, do previsto junto a numeração no Art.12º Parágrafo 4º.

**Parágrafo 2º** - Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da prova, poderá abster-se desta publicação, pagando 2 (duas) inscrições.

**Parágrafo 3º - Painel frontal (bico)** - Para todas as categorias, exceto as categorias Mirim/Cadete, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA, também poderá ser utilizado o painel frontal homologado FIA Karting e registrado na CBA, conforme previsto no artigo 41 do RNK 2024.

Será nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal, relatar aos Comissários Desportivos, eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal, conforme previsto no artigo 20 do RNK 2024. Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no artigo 24 do RNK 2024.



## **ARTIGO 23 - PNEUS**

Para pneus "slick":

**Parágrafo 1º** - Para a tomada de tempo e provas: Será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus de fabricação nacional novo para cada etapa, homologado pela CBA/ FIA Karting Este jogo de pneus deverá ser adquirido junto ao distribuidor MG pneus indicados pela AKRL.

Esses pneus identificados com código de barras e registrados, ficarão em pose dos pilotos e equipes, sendo, portanto, total responsabilidade do piloto e equipe as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após Tomada de Tempo, provas ou relatório impresso de verificação efetuado pela organização do evento. Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da Tomada de Tempo e/ou prova.

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

Quando um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,00 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Todas as categorias, deverão sortear os pneus na sexta feira, ou no caso das rodadas triplas, até o início das tomadas de tempo, sob a pena de se não fazer, perder a melhor volta da classificação

## **Parágrafo 2º - PNEUS DE CHUVA**

Para pneus "de chuva": Para a utilização de pneus de chuva, na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus, que será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo mantido, durante aquela classificação, na área do Parque Fechado, ou ainda, usado na tomada de tempo para a classificação.

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

Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte

Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usados na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo obrigatório o uso desse pneu.

**Parágrafo 3º** - Todos os pneus deverão entrar murchos no parque fechado de abastecimento para Tomada de Tempos e Provas.

## **ARTIGO 24- ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA O CAMPEONATO PARANAENSE LIGHT DE KART – RBC: MIRIM, CADETE, JÚNIOR MENOR, JÚNIOR, F-4, SPRINTER, SÊNIOR AM, SUPER SÊNIOR, SUPER SÊNIOR MASTER".**

**Parágrafo 1º** - A RBC – Preparações de Motores Ltda. obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição.



A quantidade de motores será divulgada através de comunicados pela RBC, reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com a disponibilidade dos motores. Estarão garantidos os motores para os pilotos que se inscreverem até a quarta-feira da semana que antecede a prova.

**Parágrafo 2º** - Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela RBC.

Para as Categorias Mirim, Cadete e F-4, além do motor, também serão sorteados e fornecidos Escapamento e Carburador pela RBC.

É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

**Parágrafo 3º** - O piloto é responsável pelo Motor, escapamento, curva do escapamento, e parte elétrica.

**Parágrafo 4º** - Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da RBC, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC, perderá 5 posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

**Parágrafo 5º** - O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos citados no parágrafo 4º em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento do motor

**Parágrafo 6º** - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da RBC e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após ele ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados, serão revisados e poderão retornar ao sorteio. Aos sábados, as trocas só poderão ser solicitadas após os treinos. O prazo para comunicar/solicitar a troca de motor é de 15 minutos após o término da atividade.

**Parágrafo 8º** - A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

**Parágrafo 9º** - A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada.



Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- Quebra de biela, pistão ou eixo de biela,
- Fusão da biela ou Rolamento do Carter.
- Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado.

Para a categoria Mirim/Cadete e F4 as trocas acarretarão as seguintes penalidades:

1ª troca – perda de 2 (duas) posições;

2ª troca – perda de 5 (cinco) posições;

3ª troca – perda de 7 (sete) posições.

### **Bônus de Troca**

Todo piloto terá direito a 1 (UM) crédito de troca de motores, sem perda de posições ao longo do ano, sendo permitido a utilização de apenas um crédito por etapa

### **ARTIGO 25 - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:**

Os sensores são de propriedade do Fornecedor oficial do evento, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a FASP o valor de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais).

Fica obrigatório a fixação do sensor de cronometragem na haste do suporte do painel interior dianteiro (gravata), na posição vertical. Com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa do fechamento do sensor fique voltada para baixo e o grampo de retenção para cima.

### **ARTIGO 26 – PENALIDADES:**

São infrações ao Regulamento:

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.
- d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no "grid";
- c) Acréscimo no tempo total;



- d) Perda de volta;
- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independente de outras sanções) conforme tabela no RNK;
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
- K) Exclusão do Evento

**Parágrafo 1º** - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

**Parágrafo 2º** - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

**Parágrafo 3º** - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das partes ausentes.

**Parágrafo 4º** - O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo.

**Parágrafo 5º** - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do Kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

## **ARTIGO 27 – Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado, suspensão de pagamento por vias eletrônicas ou solicitação de devolução de Pix:**

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

## **ARTIGO 28 – DAS RECLAMAÇÕES:**

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deverá ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a



publicação de julgamento definitivo, incluídos os recursos previstos no Código Desportivo da CBA. Contudo, no caso de a reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios correspondentes.

**Parágrafo 1º** – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé poderão infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

**Parágrafo 2º** – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

**Parágrafo 3º** – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.

b) Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.

c) A taxa referente à reclamação técnica no valor de 1/3 (um terço), independentemente do resultado procedente ou improcedente, será revertida para a CBA ou FPRA, conforme o caso.

**Parágrafo 4º** – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

**Parágrafo 5º** – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

**Parágrafo 6º** – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

## **ARTIGO 29 - DOS RECURSOS:**

Todo concorrente/piloto terá o direito de recorrer das decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto à CBA ou FPRA. 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 recorrer da decisão, de acordo com o CDA.

**Parágrafo 1º** - Todo recurso junto à FPRA deve ser feito por escrito pelo seu autor ou representante legal. O Recurso junto à FPRA deve ser acompanhado de uma caução. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar os Comissários Desportivos sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida se houver a desistência do Recurso.

**Parágrafo 2º** - Prazo Para Apresentação do Recurso - O prazo para a entrada do Recurso junto à FPRA expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova.





**Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da  
FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO**

Londrina, 26 de fevereiro de 2024

Rubens Maurilio Gatti  
Presidente