



27º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART 2024 REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO

A Federação Paranaense de Automobilismo (FprA), Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina (FAUESC) e a Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA), filiadas à CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO (CBA), farão realizar o 27º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART 2024, de acordo com o CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2024 (CDA), com o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2024 (RNK) e este REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO e com a autorização da COMISSÃO NACIONAL DE KART (CNK) da CBA.

DO CAMPEONATO DAS AUTORIDADES DESPORTIVAS

Serão nomeados por adendo.

Serão nomeados por adendo.

Presidente da CBA:

Giovanni Guerra

Presidente FPrA:

Rubens Maurílio Gatti

Presidente FAUESC:

Admir Gelsemino Chiesa

Presidente FGA:

Arlindo Signor

Presidente CTDN:

Fabio Borges Greco

Presidente CNK:

Rubens Luiz Canovas Carcasci

Presidente Kart Clube Pato Branco:

Lucian Patrick Brandalize

Presidente Comissão Disciplinar FPrA:

Carlos Eduardo Martins Biazetto

Rua Júlio de Castilho, 487 - Centro

Ponta Grossa - PR / Cep. 84.010-220

Tel: (42) 3222-2520 / 3025-6372

Secretário Comissão Disciplinar FPrA:

Odivaldo Alves

Rua Antonio Carlos, 30 – Nova Rússia

Ponta Grossa - PR

Tel: (42) 3227-9030 e 9 9121-4014

DAS AUTORIDADES DE PROVA

Serão nomeadas por adendo:

Comissários Desportivos;

Diretor da Prova;

Diretor Adjunto;

Comissários Técnicos;

Vistoriadores;

Secretário(a);

Cronometragem;

Serviço de Segurança;

Serviço Médico.

LOCAL E DATA

Será realizado em etapa única, dividido em 03 baterias, nos dias 21, 22 e 23 de março de 2024.

Local: Kartódromo Municipal de Pato Branco.

Endereço: Rua Verissimo Rizzi, 176 Bairro Fraron.

Extensão da pista: 1040m.

Sentido da Pista: anti-horário.



CAPÍTULO I - DO REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DAS NORMAS GERAIS

1. A disputa deste campeonato será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2024, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula dos seus países de origem, válida para 2024, com autorização da A.S.N. de origem.
2. Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:
 - a. Por escrito
 - b. De acordo com o disposto no CDA 2024.
3. Será terminantemente proibida a entrada na pista, de qualquer pessoa não autorizada/credenciada, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos
4. Será de total responsabilidade do piloto e de seu representante legal, a conduta de qualquer membro da equipe, cabendo-lhe simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.
5. Na pista em que será realizada a prova, será proibido treinos ou qualquer atividade com kart, na segunda, terça e quarta feiras que antecederem o início dos treinos oficiais.
6. O regulamento técnico de todas as categorias será de acordo com o RNK 2024.
7. Somente terão acesso à pista para quaisquer atividades os karts equipados com sensor da cronometragem. Receberão sinalização com bandeira preta, os pilotos que não cumprirem essa determinação.
8. Comissão Técnica poderá sortear para qualquer categoria componentes (escape, flexível, flange etc.) para serem utilizados no evento.
9. Os motores poderão ser sorteados e ressorteados a qualquer momento pelos comissários técnicos com acompanhamento de no mínimo 01 (um) comissários desportivos, e constará na programação da prova.

ARTIGO 2º - DAS CATEGORIAS DE EQUIPAMENTOS E IDADE

- Mirim de Kart (PMK): aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2024;
- Cadete de Kart (PCK): aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2024;
- Júnior Menor de Kart (PJMK): aberta a pilotos com idades entre 11 e 12 anos, completados em 2024;
- Junior de Kart (PJK): aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados em 2024;
- Novato de Kart (PNK): aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completadas em 2024;
- Graduado de Kart (PGK): aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2024;
- Sênior de Kart (PSK-AM): aberta a pilotos com idade de 28 anos, completados em 2024, e acima, sem experiência prévia na categoria Graduado e/ou sem títulos nacionais nas categorias Júnior e Novato;
- Sênior de Kart (PSK-PRO): aberta a pilotos com idades de 28 anos, completados em 2024, e acima, promovidos da PGK, PSK-AM, PSK-B ou da PNK.
- F4 Júnior (F4J): aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional PJMK e PJK;
- F4 Graduado (F4G): portadores de Cédula Desportiva Nacional PNK, PGK e PSK-PRO;
- F4 Sênior (F4S): portadores de Cédula Desportiva Nacional PSK-AM ou PSK-PRO;
- F4 Super Sênior (F4SS): aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2024, e acima;
- F4 Super Sênior Máster (F4SSM): aberta a pilotos com idade de 56 anos, completados em 2024, e acima;
- Super Sênior (SS): aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2024, e acima;
- Super Sênior Máster (SSM): aberta a pilotos com idade de 56 anos, completados em 2024, e acima;



- MINI 2T: aberta a pilotos com idade entre 09 e 12 anos, completados em 2024.

- F4 195: aberta a pilotos acima de 15 anos de idade, completados em 2024, portadores de Cédula Desportiva Nacional.

PARÁGRAFO 1º: O mínimo de participantes para formação de grid por categoria será de 3 (três) karts.

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

PARÁGRAFO 3º: A organização do evento, ou os Comissários Desportivos, poderão, dependendo do número de pilotos inscritos, agrupar duas ou mais categorias. Também dependendo do número de pilotos inscritos, a organização poderá cancelar uma ou mais categorias.

PARÁGRAFO 4º: Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada será de acordo com a tomada de tempo, concatenando a classificação independente da categoria para as classificatórias e a final.

ARTIGO 3º - INSCRIÇÕES

As inscrições poderão ser realizadas antecipadamente com desconto, até o dia 14 de março de 2023, através do site do Kart Motor.

Enviar ficha de inscrição preenchida para e-mail: organizacaoakpb@outlook.com juntamente com comprovante de pagamento.

Obrigatório o piloto passar na secretaria para assinar e retirar os kits do evento.

As inscrições na secretaria da prova, serão efetuadas a partir das 08:00 horas do dia 19 de março de 2024 e seguirão as condições abaixo:

1.1 Apresentar Cédula Desportiva Nacional 2024 e para os pilotos estrangeiros, cédula desportiva de de seu país, com autorização da A.S.N. de origem.

1.2 Pagamento da taxa de inscrição:

PAGAMENTO ATÉ DIA 14 DE MARÇO

CATEGORIA	Inscrição + Combustível	Desconto p/ pilotos que participaram do Open
Mirim / Cadete	R\$1.150,00	R\$900,00
MINI 2T	R\$1.250,00	R\$1.000,00
F4	R\$1.450,00	R\$1.150,00
125cc	R\$1.550,00	-----

PAGAMENTO A PARTIR DE 15 DE MARÇO

CATEGORIA	Inscrição + Combustível	Desconto p/ pilotos que participaram do Open
Mirim / Cadete	R\$1.250,00	R\$1.000,00
MINI 2T	R\$1.350,00	R\$1.100,00
F4	R\$1.600,00	R\$1.250,00
125cc	R\$1.700,00	-----



1.3 O aluguel do motor deverá ser pago diretamente ao fornecedor de motores, até o início das atividades de pista:

PMK e PCK	R\$450,00
MINI 2T	R\$1.150,00
F4	R\$650,00
PJMK, PNK, PSK-AM, PSK-PRO	R\$1.350,00

1.4 O jogo de pneus deverá ser pago diretamente ao fornecedor oficial do evento, PARALEGO RACING e deverá ser retirado na loja a para a montagem, lacração por código de barras.

1.5 Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 850,00 (oitocentos e cinquenta reais) para os veículos motorhome que as utilizarem na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

Será obrigatório o preenchimento do formulário de inscrição no sistema de registro da competição, todos os participantes do evento terão que assinar o termo de compromisso e autorização do uso de imagem, informando seus dados pessoais. O termo será entregue no momento do credenciamento (dia do evento).

PARÁGRAFO 1º: O piloto inscrito em duas categorias terá um desconto de 50% no valor da inscrição de menor valor.

PARÁGRAFO 2º: Na secretaria de prova o piloto deverá pegar seu kit, dentro do kit haverá a folha controle, onde o piloto deverá ir aos locais indicados no mapa operacional do evento para efetuar o pagamento da locação dos motores e da quantidade de pneus MG definido no regulamento técnico de cada categoria. Após retirada do kit, este se torna de responsabilidade exclusiva do piloto.

ARTIGO 4º - DO ESPAÇO DE USO DOS BOXES

A escolha do espaço de uso dos boxes (tendas de locação), será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser conferido pelo Kart Clube de Pato Branco, através do respectivo extrato bancário.

PARÁGRAFO ÚNICO: O espaço para a montagem de boxes, (tendas próprias) em áreas compatíveis com o número de pilotos, será por ordem de chegada de acordo com a disponibilidade de espaço a ser definido pelo Kartódromo de Pato Branco.

ARTIGO 5º - SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRE DE EQUIPAMENTOS

Para as categorias de motores locados, poderá haver resorteio todos os dias.

Para todas as categorias, os pneus deverão ser adquiridos e lacrados junto à Paralego Racing.

PARÁGRAFO 1º: Para a Categoria Graduados, o pneu a ser utilizado será o MG amarelo (demais categorias pneus MG vermelho).

PARÁGRAFO 2º: O sorteio dos motores será realizado no local e horário previsto na programação, sob a supervisão dos comissários Técnicos da FPRA; e pilotos e/ou mecânicos poderão acompanhar todo o procedimento.



PARÁGRAFO 3º: Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela PABLO RACING nas categorias Mirim, Cadete e F4, ficando obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrões fornecidas com os motores. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados, cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

PARÁGRAFO 4º: O piloto é responsável pelo motor, curva do escapamento e parte elétrica.

PARÁGRAFO 5º: Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário do fornecedor de motores, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada de tempo ou baterias do dia. O piloto/equipe que acelerarem em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário do fornecedor de motores, perderá 5 (cinco) posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a PABLO RACING integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

PARÁGRAFO 6º: O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca do equipamento, a preço de tabela, as peças ou componentes, em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento do motor.

PARÁGRAFO 7º: A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização do fornecedor e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso o fornecedor procederá a troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

PARÁGRAFO 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.

PARÁGRAFO 10º: 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;

E para motores 4 tempos, vazamento de óleo provocado por quebra interna que não possa ser reparado no local.



PARÁGRAFO 11º: O prazo para a solicitação da troca de motor é de 10 minutos após o término da atividade de pista.

Ex.: Finalizado atividade de pista às 00:00, o piloto só poderá solicitar a troca até às 00:10.

ARTIGO 6º - DA INDUMENTÁRIA

Será obrigatório o uso de:

- Capacete de proteção com viseira, em condição de uso. Não será aceito o capacete, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira;
- Macacão em condição de uso;
- Luvas de competição de cano alto;
- Sapatilhas de competição de cano alto (devem cobrir os tornozelos);
- Colete protetor de costelas (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies semi-rígidas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Recomenda-se o uso dos modelos por dentro do macacão;
- Para os pilotos com licenças PMK, PCK, e PJMK o protetor de pescoço é obrigatório. Para as demais licenças será recomendado o seu uso.

ARTIGO 7º - AQUECIMENTOS E TREINOS OFICIAIS

Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo Regulamento Particular da prova (RPP).

ARTIGO 8º - DA TOMADA DE TEMPO

A tomada de tempo será efetuada por categoria ou com categoria agrupadas, a critério do diretor de prova e/ou comissários desportivos, conforme programação do RPP, e nos eventuais adendos. Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no parque fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo RPP. A ordem de saída para a tomada de tempo será determinada a critério dos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 1º: A cronometragem será realizada por sensores, estes deverão ser fixados na haste do suporte do painel inferior dianteiro (gravata), na posição vertical, com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção, para cima. Essa instalação será obrigatória, e deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

PARÁGRAFO 2º: O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no horário previsto na programação do evento, ou se por avaria mecânica não puder iniciá-la, será posicionado no final do grid de largada, se mais de um piloto se enquadrar nessa situação, as posições no final do grid de largada serão definidas por sorteio.

PARÁGRAFO 3º: Caso o piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite de 30 metros a partir da saída do parque fechado, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supramencionado, ele perderá o direito à tomada de tempo.



PARÁGRAFO 4º: Todos os pilotos terão uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início da tomada de tempo, para que ingressem com seu kart na pista, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.

PARÁGRAFO 5º: Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo, e assim sucessivamente. Ainda se persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

PARÁGRAFO 6º: É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança.

PARÁGRAFO 7º: É proibida qualquer manutenção mecânica durante a tomada de tempo.

PARÁGRAFO 8º: Os sensores são de propriedade da CRONOBOX, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final dos aquecimentos, treinos oficiais, tomada de tempo, da bateria/prova, ou quando solicitado pela cronometragem, organização da prova e/ou comissários.

PARÁGRAFO 9º: O piloto que não devolver o sensor conforme o Artigo 8º, Parágrafo 1º, deste regulamento, irá ressarcir à CRONOBOX no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais).

PARÁGRAFO 10º: Sempre que for solicitada a retirada dos sensores, o colaborador da CRONOBOX é quem fará a retirada e recolhimento do equipamento.

ARTIGO 9º - DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA

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

PARÁGRAFO 1º: Somente o *pole position* poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova em tempo hábil para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feito junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.

PARÁGRAFO 2º: O kart levado ao parque fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada e acompanhada por um comissário técnico.

PARÁGRAFO 3º: Do parque fechado de abastecimento até a largada, os karts serão mantidos em Regime de Parque Fechado, ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco à segurança. O caso deverá ser analisado pelos comissários.

PARÁGRAFO 4º: Será proibida qualquer manutenção no grid de largada. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no parque fechado, de onde o piloto deverá largar.

ARTIGO 10º - DA LARGADA DA PROVA

Na largada os karts estarão dispostos dois a dois para a saída lançada. Será exigido para o momento da



largada que todo o pelotão, liderado pelo *pole position*, faça o percurso pré-determinado para a volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado.

ARTIGO 11º - DO ACESSO À PISTA

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

PARÁGRAFO 1º: Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo mapa operacional da pista, delimitado por fitas plásticas, e trajando corretamente os jalecos identificados para a categoria. Aqueles que não estiverem no local determinado e usando o colete de forma não adequada serão retirados da pista.

PARÁGRAFO 2º: Na categoria Graduado não será admitido empurradores.

PARÁGRAFO 3º: Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

ARTIGO 12º - DO FINAL DE ATIVIDADE DE PISTA

Após o encerramento de treinos livres, tomada de tempo e baterias, poderão ser aplicadas penalidades aos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos. Ao final das atividades de pista será expressamente proibido usar o circuito não oficial, anel externo, corte de curvas, quaisquer atalhos, etc., sob pena de desclassificação da atividade ou perda de 5 (cinco) minutos no próximo treino livre ou tomada de tempo.

ARTIGO 13º - DO RESULTADO

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

PARÁGRAFO ÚNICO: Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo.

ARTIGO 14º - DA CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

14.1 Número de voltas por bateria:

CATEGORIA	1ª BATERIA	2ª BATERIA	3ª BATERIA
PMK e PCK	12	12	15
PJMK	15	15	17
F4, PNK PSKAM, PSKPRO e SS	17	17	20
PJK e PGK	17	17	20
MINI 2T	12	12	15



14.2 Pontuação por bateria:

1ª e 2ª BATERIAS	3ª BATERIA
1º lugar - 11 pontos	1º lugar - 16,5 pontos
2º lugar - 9 pontos	2º lugar - 13,5 pontos
3º lugar - 8 pontos	3º lugar - 12 pontos
4º lugar - 7 pontos	4º lugar - 10,5 pontos
5º lugar - 6 pontos	5º lugar - 9 pontos
6º lugar - 5 pontos	6º lugar - 7,5 pontos
7º lugar - 4 pontos	7º lugar - 6 pontos
8º lugar - 3 pontos	8º lugar - 4,5 pontos
9º lugar - 2 pontos	9º lugar - 3 pontos
10º - lugar - 1 ponto	10º - lugar - 1,5 pontos

14.2 Será declarado Campeão Sul-brasileiro de Kart 2024 o piloto que obtiver maior número de pontos ao final das três baterias, observado o critério N-1, ou seja, será obrigatório o descarte da bateria com a pior pontuação (não considerar posição de chegada nas baterias).

14.2.1 Piloto desclassificado não poderá descartar, no critério N-1, a bateria em que foi punido.

14.3 No caso de empate ao final das baterias, será aplicado o seguinte critério de desempate:

14.3.1 Será eliminado o critério N-1, valendo a soma das três baterias, sem descarte.

14.3.2 Persistindo o empate, será tomado por base o melhor resultado da terceira bateria.

ARTIGO 15º - DA PREMIAÇÃO

Serão premiados com troféus os 5 (cinco) primeiros de cada categoria, também será premiado o piloto que obter a *pole position* de cada categoria.

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

ARTIGO 16º - DAS INFRAÇÕES

Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes: Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova; e todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, convidados do piloto, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator.

CAPÍTULO II DO REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 17º - DAS PROIBIÇÕES

Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.



PARÁGRAFO ÚNICO: Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes dokart.

ARTIGO 18º - DOS EQUIPAMENTOS

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, FIA Karting, CBA/FIA Karting, FIA Karting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, em condição de uso, quais sejam:

Chassi;

Painel Dianteiro (Bico);

Painel Superior Dianteiro (Gravata);

Para-choque Traseiro;

Motor;

Flange;

Carburador;

Intake Silencer;

Curva de Escapamento;

Escapamento e seus auxiliares;

Ignição;

Pneus;

Além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

ARTIGO 19º - DA CONDIÇÃO DE USO

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

ARTIGO 20º - DO LACRE E DA IDENTIFICAÇÃO

Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

PARÁGRAFO 1º: A adulteração, a violação ou a quebra não-autorizada dos lacres de identificação resultará na exclusão ou desclassificação (conforme o caso) sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

PARÁGRAFO 2º: Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova (a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).

PARÁGRAFO 3º: Quando especificado equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc.), a troca não autorizada deste equipamento, quer por outro retirado no fornecedor, quer por outro fornecido pela organização, resultará na exclusão ou desclassificação do concorrente, conforme o caso. Se a troca não autorizada for feita entre concorrentes, ambos serão penalizados conforme acima.



ARTIGO 21º - DOS PROCEDIMENTOS

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

PARÁGRAFO 1º: Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

PARÁGRAFO 2º: A montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação do concorrente.

PARÁGRAFO 3º: O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. Em nenhum caso, o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vitória.

PARÁGRAFO 4º: Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

PARÁGRAFO 5º: Todos os equipamentos e/ou instrumentos utilizados nas vitórias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos à disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.

PARÁGRAFO 6º: Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio concorrente.

ARTIGO 22º - DOS EQUIPAMENTOS

Equipamentos relacionados a este artigo (do motor; do escapamento; do carburador; do peso; do chassi; dos freios; da carenagem; do para-choque traseiro; da identificação; dos acessórios): Deverão ser conforme no CAPÍTULO IV - DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA deste regulamento e demais itens previstos no RNK 2024.

ARTIGO 23º - DO COMBUSTÍVEL

Deverá ser adquirido junto à secretaria da prova, onde o piloto receberá um voucher de tomada de tempo, bateria 1, bateria 2, bateria 3, que terá de ser entregue, obrigatoriamente, no abastecimento da prova. Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 será utilizado como combustível somente gasolina comum; e para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina podium e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 22/1.

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



PARÁGRAFO 2º: Para entrar no parque fechado da prova, os pilotos/mecânicos, deverão obrigatoriamente, estar com o tanque do kart lacrado não podendo drenar para as baterias.

PARÁGRAFO 3º: Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

PARÁGRAFO 4º: A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.

PARÁGRAFO 5º: Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

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

ARTIGO 24º - DO ABASTECIMENTO

O piloto/equipe deverá apresentar o voucher, adquirido na secretaria da prova, ao responsável pelo abastecimento a cada atividade de pista.

PARÁGRAFO ÚNICO: Após o abastecimento, obrigatoriamente, o piloto/equipe deverá se dirigir ao pré-grid a cada atividade de pista.

ARTIGO 25º - DOS PNEUS

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

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

PARÁGRAFO 2º: A folha controle deverá, obrigatoriamente, ser entregue na secretaria da prova para cadastro.

PARÁGRAFO 3º: Para a tomada de tempo e provas, será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus *slick* da marca MG Pneus novo.

PARÁGRAFO 4º: Os pneus ficarão em posse dos pilotos e equipes, sendo de total responsabilidade, do piloto e equipe, as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após a Tomada de Tempo e baterias.

PARÁGRAFO 5º: Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu lacrado sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da competição.

PARÁGRAFO 6º: 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 3 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

PARÁGRAFO 7º: Em todas as categorias os pilotos/equipe deverão participar do sorteio dos pneus de



acordo com a programação do evento, sob a pena de se não fazê-lo, perder a melhor volta da classificação.

PARÁGRAFO 8º - 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 3 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento. Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte. Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usado na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica.

PARÁGRAFO 9º: Para entrar no parque fechado da prova, os piloto/equipe, obrigatoriamente, com os pneus vazios para tomada de tempo, Bateria 1 e Bateria 2 e Bateria Final.

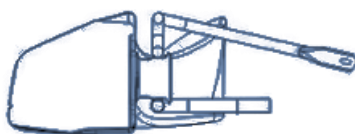
ARTIGO 26º - DO PAINEL FRONTAL

O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da tomada de tempo e provas, nos termos previstos no Desenho Técnico no 2d da CIK (ver FIGURA 1).

PARÁGRAFO 1º: A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no RNK 2024. Para todas as categorias será obrigatório 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 RNK 2024.

Desenho Técnico nº 2d Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A).

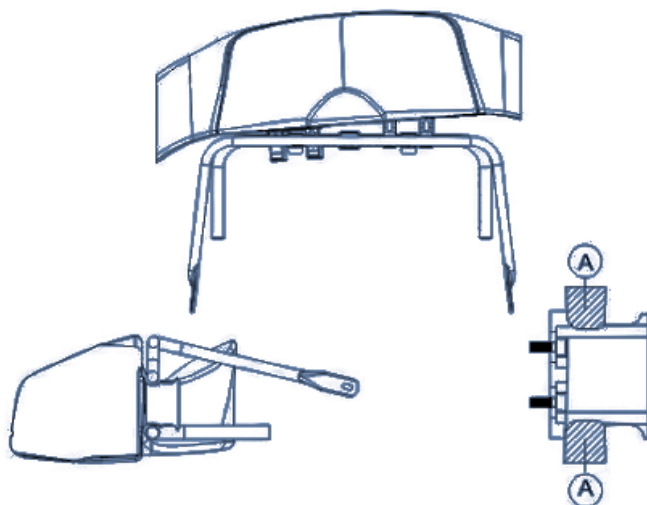




Figura 1 - Desenho Técnico nº 2 da CIK

PARÁGRAFO 2º: O Juiz de Fato, que terá como função principal relatar aos Comissários Desportivos eventuais irregularidades com o posicionamento do painel frontal, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

PARÁGRAFO 3º: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIA Karting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no RNK 2024. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.

PARÁGRAFO 4º: Será proibido o uso de quaisquer ferramentas para a armação e o desarme das duas garras do painel frontal previstas na ficha de homologação.

PARÁGRAFO 5º: Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariadas.

PARÁGRAFO 6º: A largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto “eixo” dianteiro (Ver FIGURA 7).

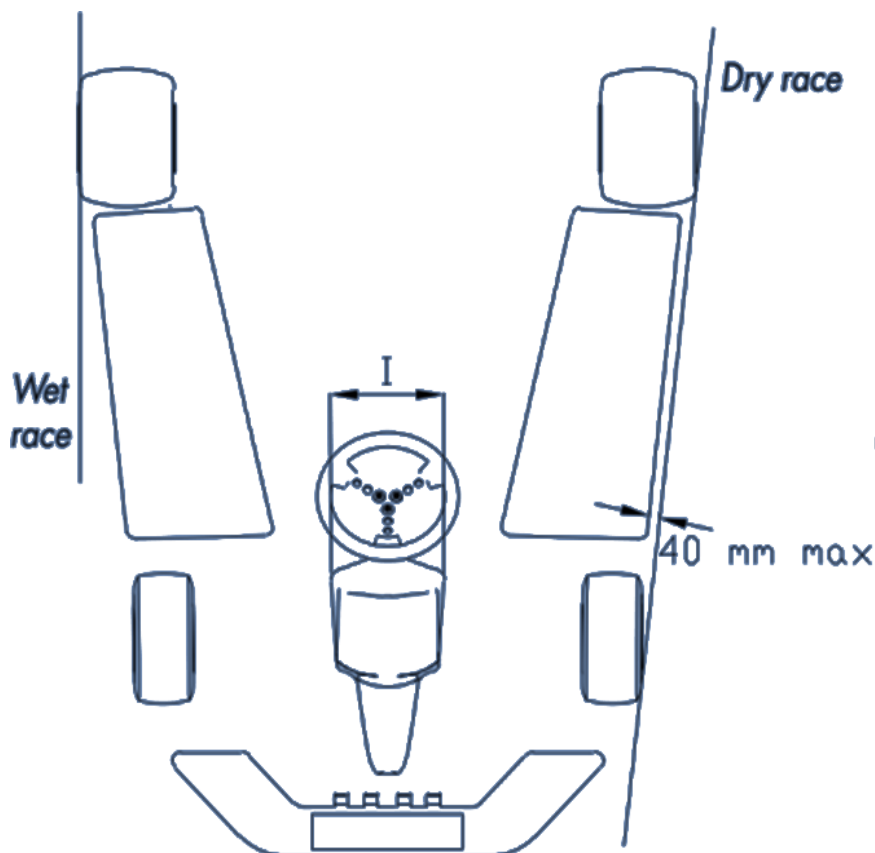


Figura 7 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 36º, PARÁGRAFO 5º



PARÁGRAFO 7º: O Juiz de Fato poderá se valer, tanto de suas próprias observações visuais, quanto de imagens de vídeo ou de fotografia, ou ainda de qualquer outro artifício, para emitir seu relato aos Comissários Desportivos, quanto a uma eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal.

PARÁGRAFO 8º: Na hipótese da irregularidade ser constatada por um sistema de câmeras contratado pela organização do evento, o Juiz de Fato enviará o seu relato aos Comissários Desportivos, que deverão aplicar a penalidade em tempo, ao término da atividade, com base na constatação do fato no instante da filmagem, independentemente do que for verificado quando da entrada do kart no Parque Fechado.

PARÁGRAFO 9º: De acordo com o disposto na regulamentação FIA Karting, da penalidade em tempo imposta pelos Comissários Desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, não caberá nenhum recurso.

PARÁGRAFO 10º: Se a verificação estabelecer que o painel frontal não esteja em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar a área de montagem e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos treinos de aquecimento, tomada de tempo e prova(s), a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos Comissários técnicos.

PARÁGRAFO 11º: Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos neste artigo. Eventuais reclamações e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

PARÁGRAFO 12º: A Bandeira Preta com Círculo Laranja não será mostrada nos casos em que o Painel Frontal não estiver na posição correta.

PARÁGRAFO 13º: Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart estiver fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade será aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja, toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

PARÁGRAFO 14º: Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal após qualquer prova, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo de prova.

ARTIGO 27º - DO ESCAPAMENTO

Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases no conjunto completo (curva de escape, escapamento, flexível e abafador), salvo disposição específica na categoria.

PARÁGRAFO 1º: Categorias Júnior Menor, Júnior, Novato, Graduado, Sênior-Am e Sênior-Pro: o sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm (medido com o 2º abafador na posição mais alta), medidos do solo até a sua extremidade superior, e nem exceder o perímetro da parte mais externa do pára-choque (esta última com



exceção das categorias Júnior Menor e Júnior).

PARÁGRAFO 2º: Deverá ser utilizado o escapamento com coletor ou com a curva homologados, do motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, assim como somente o flexível deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor.

PARÁGRAFO 3º: Proibido o uso de abraçadeira metálica para prender o escape ao berço. Esta fixação deverá usar exclusivamente molas de tamanho e tensão adequados.

PARÁGRAFO 4º: 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.

PARÁGRAFO 5º: Para as categorias Júnior Menor e Júnior a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena, conforme FIGURA 8.



Figura 8 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 37º, PARÁGRAFO 5º

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

O comprimento total do escapamento será de 810,0 mm, com tolerância de 5,0 mm para mais, e de 10,0 mm para menos.

Será medido o conjunto completo e montado da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas.

Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir do flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape.

Essa medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

PARÁGRAFO 6º: Para as categorias Novato de Kart (N/PNK), Sênior de Kart (Sam/PSK-Am) e Sênior de Kart (Spro/PSK-Pro) a medição do escapamento deverá ser efetuada com uma trena, conforme FIGURA 9.





Figura 9 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 37º, PARÁGRAFO 6º

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

O comprimento total do escapamento será de 770,0 mm, com tolerância de 5,0 mm para mais, e de 10,0 mm para menos.

Será medido o conjunto completo e montado da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas.

Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir do flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape.

Essa medição será efetuada da face externa do flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

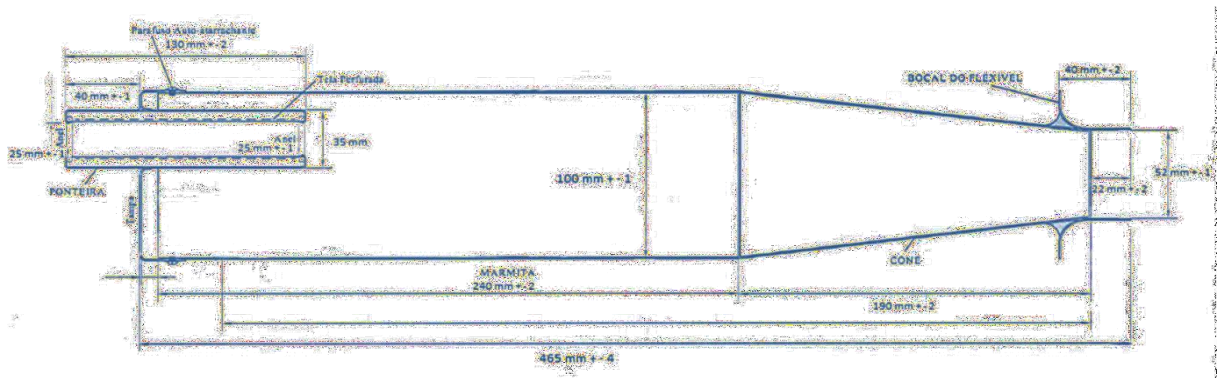
PARÁGRAFO 7º: Flexível deverá ser metálico, de construção helicoidal, em peça única (sem junção de diferentes materiais através de qualquer processo) com diâmetro interno de (45 ± 2) mm, ficando proibido o uso de qualquer outro material não-flexível (tubos de qualquer natureza). Para as categorias F4 será obrigatório o uso de flexível com comprimento de (85 ± 5) mm

PARÁGRAFO 8º: Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor, devendo ser retirada obrigatoriamente a manta de lã de vidro.

PARÁGRAFO 9º: Para as categorias F4 deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, conforme FIGURA 10.

Figura 10 - Desenho Técnico referente ao ARTIGO 37º, PARÁGRAFO 9º

PARÁGRAFO 10º: Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA, proibido adulterar o aspecto externo das peças homologadas do sistema de escape, com qualquer método (ex: polimento, *coating* de qualquer natureza, pintura, enfitamento, entre outros).



ARTIGO 28º - DA MANUTENÇÃO

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

- Treinos livres ou de aquecimento: O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não



consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar a 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.

- 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.

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

PARÁGRAFO 1º: A desobediência ao disposto no Inciso a) deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme Art. 19 do RNK e o CDA, a critério dos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 2º: A desobediência ao disposto nos incisos b e c deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

PARÁGRAFO 3º: Nos treinos livres oficiais com tempo inferior a 15 minutos, poderá não ser permitida a manutenção, a critério dos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO III DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA

ARTIGO 29º - MIRIM DE KART E CADETE DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela PLABO RACING e sorteado será o Honda GX 160, autorizado CBA.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou nadesclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

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

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

PARÁGRAFO 6º - VELA: BPR6ES NGK, será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Deverá ser homologado CBA.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas demodo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a



qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 102 kg.

PARÁGRAFO 10º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 30º - JÚNIOR MENOR DE KART

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela MITTAG PREPARAÇÕES e sorteado serão IAME MY13, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º: A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou nadesclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º: A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0 mm, sem retrabalho ou modificação.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

PARÁGRAFO 6º: VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium;
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 8. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de, no mínimo, 132 kg.



PARÁGRAFO 10º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 31º - JÚNIOR DE KART – MOTOR PRÓPRIO

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARAGRAFO 1º Motor Próprio – Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, IAME MY 13, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea ll do Artigo 35 do RNK 2024, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela, de diâmetro de 14,0mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 17 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. Será permitido o ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação. Para vistoria será tomada como base a Ficha de Homologação do motor. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm.

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

- a) NGK B9 EGV;
- b) NGK B10 EGV;
- c) NGK BR10 EG;
- d) NGK B105 EGV;
- e) NGK BR9 EIX Iridium;
- f) NGK BR10 EIX Iridium;
- g) DENSO IW27;
- h) DENSO IW31;
- i) BOSCH W07 CS;
- j) BOSCH W08 CS.

PARAGRAFO 3º - Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

PARAGRAFO 4º - Flange – Sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

PARAGRAFO 5º - Coletor de escapamento (curva): da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

PARAGRAFO 6º - Escapamento – Deverá ser homologado CBA, conforme artigo 36 deste regulamento, inciso X e seu parágrafo único. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm, medidos no anel.

PARAGRAFO 7º - Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.



PARAGRAFO 8º - Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.

PARAGRAFO 9º - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho.

PARAGRAFO 10º - Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

PARAGRAFO 11º - Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA.

- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI.
- b) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outro lado externo das rodas traseiras.

PARAGRAFO 12º - Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de, no mínimo, 147 Kg.

PARAGRAFO 13º - Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra J, conforme artigo 45 deste regulamento.

PARAGRAFO 14º - Ignição – Digital com corte ou analógica sem variação.

PARAGRAFO 15º - Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

ARTIGO 32º - GRADUADO DE KART – MOTOR PRÓPRIO

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2024.

PARAGRAFO 1º Motor Próprio – Homologado CBA (Marcas: KTT, IAME MY 09, ITALSYSTEM e MAXTER), refrigerados a água. É permitido o Ajuste de Diagrama, conforme alínea II do Artigo 35 deste regulamento, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. Será permitido o ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação. Para vistoria será tomada como base a Ficha de Homologação do motor. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm., sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 11 cm³, medidos com inserto padrão CIK-FIA. Será permitido o ajuste na terceira luz, apenas na



camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação. Para vistoria será tomada como base a Ficha de Homologação do motor. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm.

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

- a) NGK B9 EGV;
- b) NGK B10 EGV;
- c) NGK BR10EG;
- d) DENSO IW27;
- e) DENSO IW31;
- f) DENSO IW31;
- g) BOSCH W07 CS;
- h) BOSCH W08 CS;
- i) NGK B105 EGV;
- j) NGK BR9EIX IRIIDIUM;
- k) NGK BR10EIX IRIIDIUM.

PARAGRAFO 3º - Carburador: será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

PARAGRAFO 4º - Flange: sem retrabalho, com diâmetro máximo do furo de 28,0mm, conforme ficha de homologação do motor.

PARAGRAFO 5º - Coletor de escapamento (curva) – Da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de homologação.

PARAGRAFO 6º - Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21,0 ou 25,0mm, medidos no anel.

PARAGRAFO 7º - Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

PARAGRAFO 8º - Juntas – Livres, com espessura máxima de 2,0mm.

PARAGRAFO 9º - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

PARAGRAFO 10º - Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA.

- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40,0 ou 50,0mm, com comprimento de 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVI.
- b) Cubos de roda: livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.



PARAGRAFO 11º - Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de, no mínimo, 155 Kg.

PARAGRAFO 12º - Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e a letra G, conforme artigo 45 deste regulamento.

PARAGRAFO 13º - Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

PARAGRAFO 14º - Ignição – Será opcional, digital com corte ou analógica sem variação.

PARAGRAFO 15º - Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

ARTIGO 33º - SÊNIOR DE KART – SPRO – MOTOR SORTEADO

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela MITTAG PREPARACÕES e sorteado será o IAME MY10, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º - A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA - Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium; e
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Conforme homologação RNK 2024.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 9. Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através



de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de, no mínimo, 167 kg.

PARÁGRAFO 10º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

PARAGRAFO 11º - Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.

PARAGRAFO 12º - Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

ARTIGO 34º - SÊNIOR DE KART – S.AM e NOVATO DE KART

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela MITTAG PREPARAÇÕES e sorteado serão IAME MY10, autorizado CBA, é proibido alterar o ponto do motor.

PARÁGRAFO 2º - A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 4º - FLANGE: Deverá ser homologada CBA 2013, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 28,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

PARÁGRAFO 5º - CARBURADOR: Conforme RNK 2024, homologado CBA 2013/2021, não sendo permitido nenhum retrabalho.

PARÁGRAFO 6º - VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- a) NGK B10 EGV;
- b) NGK BR10 EG;
- c) NGK B9 EG;
- d) NGK B9 EGV;
- e) NGK BR10 EV;
- f) NGK BR9 EIX Iridium;
- g) NGK BR10 EIX Iridium.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI: Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Conforme FIGURA 9. Deverá ser



utilizado o abafador homologado CBA, o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

PARÁGRAFO 9º - PESO: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de, no mínimo, SÊNIOR DE KART 170 kg e NOVATO DE KART: 158 kg.

PARÁGRAFO 10º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 35º - SUPER SÊNIOR e SUPER SÊNIOR MASTER

PARÁGRAFO 1º - MOTOR PROPRIO – Autorizado CBA, Conforme RNK 2024

PARÁGRAFO 2º - Todas informações de motor deve seguir RNK 2024

PARÁGRAFO 3º - FILTRO - Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

PARÁGRAFO 4º - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.

PARÁGRAFO 5º - ESCAPAMENTO – original do motor, sem retrabalho. As únicas operações de furação e soldagem autorizadas no escapamento são as necessárias para a instalação da sonda de temperatura dos gases de escape. A completa vedação do sistema de escapamento, desde o cilindro até o final do escape deve ser garantido a todo momento, sendo proibida qualquer entrada ou saída falsas de gases. Um mínimo de 1 junta de escape entre o cilindro e o sistema de escape é permitido.

- O uso de somente 1 espaçador IAME X30125375 (espessura de $(3,0\pm 0,5)$ mm) está autorizado.
- O gabarito original IAME ATT-035/9 será usado como referência.

PARÁGRAFO 6º - CHASSI – Chassi Homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA.

PARÁGRAFO 7º - PESO – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de, no mínimo, 177 Kg.

PARÁGRAFO 8º - IDENTIFICAÇÃO – Conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 9º - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

- NGK B9EG;
- NGK B10EG;
- NGK BR9EG;
- NGK BR10EG

PARÁGRAFO 10º - COROA – Até 77 dentes.

ARTIGO 36º - F-4 JÚNIOR; F-4 GRADUADO; F-4 SÊNIOR; F-4 SUPER SÊNIOR; F-4 SUPERSÊNIOR



MASTER; F-4 195

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2024.

PARÁGRAFO 1º - MOTOR: Fornecido pela PABLO RACING e sorteado será o Honda GX 390, autorizado CBA.

PARÁGRAFO 2º - A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou nadesclassificação sumária do piloto.

PARÁGRAFO 3º - PINHÃO: Será proibida a sua troca.

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

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

PARÁGRAFO 6º - VELA: BPR6ES NGK, será proibida a sua troca.

PARÁGRAFO 7º - CHASSI PARA AS CATEGORIAS: F4 Junior; F4 Graduados; F4 Sênior F4 Super Sênior e F4 Super Sênior Master: Homologado CBA ou FIAKarting/CBA (homologado nas duas). Proibido o chassi FIA Karting autorizado CBA (importado).

PARA CATEGORIA F4195: Homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA.

PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA): Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas demodo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

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

F-4 JUNIOR: 155 kg;

F-4 GRADUADO: 183 kg;

F-4 SÊNIOR: 183 kg;

F-4 SUPER SÊNIOR: 183 kg;

F-4 SUPER SÊNIOR MASTER: 183 kg;

F-4 195: 195 kg.

PARÁGRAFO 10º - IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 37º - MINI 2T

Informações técnicas da categoria em questão.

PARÁGRAFO 1º - Motor – KTT Autorizado CBA, modelo K21, monocilíndrico, 125cc, refrigerado a ar, partida por sistema de acionamento de corda, sorteado por fornecedor determinado pela CBA. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda



fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. 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 da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 14 cc, medidos com inserto padrão CIK-FIA (volume total na medição de 16cc). Será permitido o ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação. Para vistoria será tomada como base a Ficha de Homologação do motor. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm. A CBA reserva-se o direito de realizar vistoria a qualquer momento do motor de qualquer competidor, mesmo sendo os motores sorteados entre eles:

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

- a) NGK B10 EG;
- b) NGK BR10 EG.

PARÁGRAFO 3º - Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador KTT homologado CBA, fornecido juntamente com o motor.

PARÁGRAFO 4º - Flange – Marca KTT, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm, conforme ficha de autorização do motor.

PARÁGRAFO 5º - Coletor de Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme ficha de autorização, fornecida junto com o motor.

PARÁGRAFO 6º - Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Ponteira de escape com, no máximo, 13mm de diâmetro médio interno.

PARÁGRAFO 7º - 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 2mm, medida na sua maior espessura.

PARÁGRAFO 8º - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

PARÁGRAFO 9º - Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor autorizado CBA, conforme ficha. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219

PARÁGRAFO 9º - Filtro (Intake silencer) – Deverá ser homologado CBA, marca RBC, obrigatório as bocas serem viradas para trás.

PARÁGRAFO 10º - Ignição – Analógica, sem variação, fornecida com o motor.

PARÁGRAFO 11º - Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e os caracteres M2T, conforme artigo 45 deste regulamento.

PARÁGRAFO 12º - Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIA Karting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda + pneu calibrados:



- a) Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
- b) Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.
- c) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
- d) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- e) Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- f) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
- g) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
- h) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
- i) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea f) deste inciso.
- j) Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de cordoalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).

PARÁGRAFO 13º - XIV) Chassi – Homologado CBA Grupo 3.

PARÁGRAFO 14º - Relação – Pinhão de 10 dentes e coroa definida no Regulamento Particular de Prova.

PARÁGRAFO 15º - Peso – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de, no mínimo, 110 kg.

PARÁGRAFO 16º IDENTIFICAÇÃO: Deverá ser conforme previsto no RNK 2024.

ARTIGO 38º - RESUMO PESO E COROA

CATEGORIAS	PESO	COROA
Mirim de Kart	102	65
Cadete de Kart	106	65
Júnior Menor de Kart	132	até 72
Júnior de Kart	147	até 73
Novato de Kart	158	até 73
Graduado de Kart	155	até 74
Sênior de Kart AM	170	até 76
Sênior de Kart PRO	167	até 76
F4 Júnior	155	40
F4 Graduado	183	42
F4 Sênior	183	42
F4 Super Sênior	183	42
F4 Super Sênior Máster	183	42



F4 195	195	43
Super Sênior	177	até 77
Super Sênior Máster	177	até 77
Mini 2t	110	68

CAPÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 38º - DOS CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos, levando-se sempre em consideração esse regulamento, RNK e CDA como diretriz.

ARTIGO 39º - DAS RESPONSABILIDADES

A CBA, FPrA, FAUESC, FGA, Kart Clube de Pato Branco e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s), que a(s) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

Londrina, 27 de Fevereiro de 2024.

CBA – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI GUERRA – PRESIDENTE

CTDN – CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FABIO BORGES GRECO – PRESIDENTE

CNK – CONSELHO NACIONAL DE KART
RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI – PRESIDENTE

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE AUTOMOBILISMO
ADMIR GELSEMINO CHIESA – PRESIDENTE

FEDERAÇÃO GAUCHA DE AUTOMOBILISMO
ARLINDO SIGNOR- PRESIDENTE

FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO
RUBENS MAURÍLIO GATTI – PRESIDENTE