



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART**

REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2015

ÍNDICE

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO.....	4
ART.1- NORMAS:	4
ART.2- SUPERVISÃO:	4
ART.3- REGULAMENTO PARTICULAR:.....	4
ART.4- PARTICIPAÇÃO:	5
CAPÍTULO II – DOS PILOTOS.....	6
ART.5 – DOS PILOTOS DE KART	6
ART.6 – PROMOÇÃO DE PILOTOS	7
ART.7- CATEGORIAS OPCIONAIS: <i>SHIFTER KART, F-4, SUPER SÊNIOR, SUDAM E SUDAM JUNIOR</i>	7
ART.8- INDUMENTÁRIA:.....	8
ART.9- DO USO DO BOX:	8
CAPÍTULO III - DAS PROVAS	9
ART.10- TOMADA DE TEMPO:	9
ART.11- FORMAÇÃO DO “GRID” DE LARGADA:	10
ART.12- LARGADA DA PROVA:	11
ART.13- ACESSO À PISTA:	12
ART.14- FINAL DE ATIVIDADES DE PISTA:	13
ART.15- CLASSIFICAÇÃO:	13
ART.16- PREMIAÇÃO:.....	13



CAPÍTULO IV - DAS PENALIDADES	13
ART.17- INFRAÇÕES:	13
ART.18- PENALIDADES:	14
ART.19- EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:	14
CAPÍTULO V - DAS VISTORIAS TÉCNICAS.....	15
ART. 20- VALIDADE:	15
ART.21- LACRE / IDENTIFICAÇÃO:	15
ART. 22- PROCEDIMENTOS:	15
CAPÍTULO VI - DAS RECLAMAÇÕES	16
ART. 23- DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO	16
ART. 24- DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO	16
ART. 25- DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO	17
ART. 26- DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS	17
ART. 27- DIREITO DE APELAÇÃO:	18
ART.28- RESULTADO:	18
CAPÍTULO VII - DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS	18
ART. 29- CIRCUITO DE RUA:.....	18
REGULAMENTO TÉCNICO	19
CAPÍTULO VIII- DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS	19
ART. 30- PROIBIÇÕES:	19
ART.31- EQUIPAMENTO:	19
ART.32 - MOTOR:	19
ART. 33- ESCAPAMENTO:	21
ART. 34- CARBURADOR:.....	22
ART.35- PESO:	23
ART.36- CHASSI:.....	24
ART.37- FREIOS:	26
ART.38- CARROCERIA:	27
ART. 39- PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE):	28



ART. 40- COMBUSTÍVEL:.....	28
ART.41- PNEUS:	29
ART.42- IDENTIFICAÇÃO:.....	30
ART. 43- AVARIA TÉCNICA:	30
ART. 44- MONOMARCAS:.....	31
ART. 45- ACESSÓRIOS PROIBIDOS:.....	31
CAPÍTULO IX – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA.....	31
ART. 46- CATEGORIA PILOTO MIRIM DE KART – PMK:	31
ART. 47- CATEGORIA PILOTO CADETE DE KART – PCK:	34
ART. 48- CATEGORIA PILOTO JÚNIOR MENOR DE KART– PJMK:	36
ART. 49- CATEGORIA PILOTO JÚNIOR DE KART – PJK:	38
ART.50 – CATEGORIA PILOTO NOVATO DE KART – PK:.....	39
ART.51- CATEGORIA PILOTO GRADUADO DE KART – PGK	41
ART.52- CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “B” – PSK “B”:	42
ART. 53 – CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “A” – PSK “A”:.....	44
ART.54- CATEGORIA SUPER SÊNIOR – SS:.....	45
ART. 55- CATEGORIA SHIFTER KART – SK:	47
ART. 56- CATEGORIA FÓRMULA “4” – F4:.....	49
ART.57- CATEGORIA SUDAM – S:.....	51
ART.58- CATEGORIA SUDAM JUNIOR – SJ:.....	52
CAPÍTULO X – SORTEIO DE MOTORES.....	54
ART. 59 – ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES: ...	54
CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	55
ART. 60 – CASOS OMISSOS:	55
ART. 61 – RESPONSABILIDADES:.....	55



REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2015

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

ART.1- NORMAS:

O presente Regulamento obedecerá às normas do CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK / CIK e do CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA / CBA, 2015.

ART.2- SUPERVISÃO:

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

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

ART.3- REGULAMENTO PARTICULAR:

Deverá ser divulgado com antecedência mínima de 30 (trinta) dias para competições em vias públicas e de 05 (cinco) dias para circuitos permanentes e deverá constar o que segue:

3.1 Citação específica de que o evento estará submetido ao CDI, ao RIK, ao CDA e ao RNK. O organizador do evento não poderá fazer nenhuma modificação no Regulamento Particular após a abertura das inscrições. Qualquer alteração somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos, através de adendo.

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

3.3 Data / local da realização;

3.4 Nome do promotor do evento;

3.5 Nome da entidade organizadora do evento;

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



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

3.8 Nome dos Oficiais de Competição:

3.8.1 Comissários Desportivos.

3.8.2 Diretor de Corrida

3.8.3 Diretor de Prova

3.8.4 Comissários Técnicos.

3.8.5 Juiz de Largada/Chegada

3.8.6 Secretária (o)

3.8.7 Serviço Médico – Médico Responsável - CRM

3.8.8 Nome da equipe de cronometragem e seu responsável

3.8.9 E outras que se fizerem necessários

3.9 Descrição detalhada das competições programadas especificando:

3.9.1 Categorias;

3.9.2 Número mínimo/máximo de concorrentes;

3.9.3 Combustível; Óleo 2T; Mistura

3.9.4 Outros que se fizerem necessários.

3.10 Dados do Kartódromo

3.10.1 Nome

3.10.2 Endereço

3.10.3 Pista

3.10.3.1 Largura

3.10.3.2 Comprimento

3.10.3.3 Sentido de Rolamento

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

3.12 Informações sobre a segurança;

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

ART.4- PARTICIPAÇÃO:

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

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



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

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

ART.5 – DOS PILOTOS DE KART

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

- I Piloto Mirim de Kart - PMK**
- II Piloto Cadete de Kart – PCK**
- III Piloto Junior Menor de Kart - PJMK**
- IV Piloto Junior de Kart - PJK**
- V Piloto de Kart - PK**
- VI Piloto Graduado de Kart - PGK**
- VII Piloto Sênior de Kart “B” – PSK-B**
- VIII Piloto Sênior de Kart “A” – PSK-A**
- IX Piloto de Kart Indoor**

5.1 Para requerer a Licença de Kart, os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento:

- I PMK** – de 2007 à 2008.
- II PCK** – de 2004 à 2006.
- III PJMK** – de 2002 à 2004.
- IV PJK** – de 2000 à 2002.
- V PK** – de 1985 à 2001.
- VI PGK** – de 1985 à 2000.
- VII PSK-B ou PSKA** – antes de 1985. Os pilotos que tiveram filiação anterior PSK-A ou PSK-B, podem permanecer nestas categorias.
- VIII PKI** - antes de 2001 e não ter recebido anteriormente licença para participar de categorias PK, PGK, PSK-B e PSK-A, e exclusiva para competições com karts tipo indoor.

5.1.1 Condições para emissão de cédulas desportivas de Kart:

O piloto quando da solicitação de sua cédula desportiva, deverá optar pela categoria em que irá participar no ano, sendo proibida a troca de categoria no decorrer do mesmo ano, bem como a sua participação em qualquer categoria que não seja de sua cédula desportiva, salvo regulamento específico do campeonato.

5.1.2 Somente os pilotos com Cédula Desportiva PKI poderão substituir sua licença de kart no mesmo ano.



ART.6 – PROMOÇÃO DE PILOTOS

- 6.1** Nas categorias PMK, PCK, PJMK, e PJK a promoção será exclusivamente por idade.
- 6.2 PGK:** Promovido das categorias PJK e PK observando os limites de idade, desde que com no mínimo três anos com cédula desportiva CBA.
- 6.2.1** 1º (primeiro) ao (3º (terceiro) colocado dos Campeonatos Nacionais nas categorias anteriores.
- 6.2.2** 1º (primeiro) colocado dos campeonatos Interestaduais e dos campeonatos promovidos pelas FAU's nas categorias anteriores.
- 6.2.3** Os pilotos nascidos entre 1985 e 2000 com diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA.
- 6.2.4** Os pilotos nascidos entre 1985 e 2000 com carteira PGC (Master, PGC-A e PGC-B).
- 6.2.5** Pilotos com carteira PSK-A, podem por opção competir na PGK.
- 6.3 PSK-A:** Promovidos das categorias PSK-B ou PGK, observando os limites de idade.
- 6.3.1** Pilotos PGK – automático.
- 6.3.2** Pilotos PSK-B – classificados do 1º (primeiro) ao 5º (quinto) nos campeonatos nacionais.
- 6.3.3** Pilotos PSK-B classificados em 1º (primeiro) e 2º (segundo) lugar nos campeonatos interestaduais e nos campeonatos estaduais promovidos pelas FAU'S.
- 6.3.4** Pilotos nascidos antes de 1985 com licença Master, PGC-A, PGC-B, PGVT e PGR.
- 6.4 PSK-B:** Os pilotos portadores de licença PK nascidos antes de 1985 serão enquadrados na categoria PSK-B.

ART.7- CATEGORIAS OPCIONAIS: SHIFTER KART, F-4, SUPER SÊNIOR, SUDAM E SUDAM JUNIOR:

As categorias Shifter Kart e F4, dependendo do grid, poderão ser divididas em graduados e sênior.

- 7.1 Shifter kart – SK:** Aberta a pilotos nascidos antes de 1999, ou portadores de cédula desportiva GRADUADOS;



7.2 Fórmula 4– F-4: Aberta a pilotos nascidos antes de 2001.

7.3 Super Sênior – SS: Aberta a pilotos nascidos antes de 1971.

Obs. Os pilotos que tiverem participação anterior na categoria SS, podem permanecer nesta categoria.

7.4 Sudam – S: aberta para pilotos com cédula desportiva PGK ou PSK-A.

7.5 Sudam Junior – SJ: Pilotos com 13 à 15 anos na data do evento.

ART.8- INDUMENTÁRIA:

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

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

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

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

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

ART.9- DO USO DO BOX:

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



- 9.1 Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes deverá ser percorrido obrigatoriamente em velocidade moderada, a fim de preservar a segurança de todos.
- 9.2 Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes poderá ser utilizada no seu sentido contrário.
- 9.3 Será proibido fazer funcionar o motor dentro da área do kartódromo, a não ser exclusivamente para colocar o kart em movimento, ou quando autorizado.
- 9.4 Mecânicos, auxiliares, chefes de time, etc., somente poderão se fazer presentes na área de box, usando calçado fechado.
- 9.5 As equipes devidamente constituídas e completamente uniformizadas poderão requisitar credenciamento específico à CBA.
- 9.6 Nos Campeonatos/Torneios Nacionais, os karts deverão ser conduzidos aos boxes com seus motores desligados, conforme regulamentação específica de cada uma dessas competições. Esse procedimento poderá ser adotado em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentado.

CAPÍTULO III - DAS PROVAS

ART.10- TOMADA DE TEMPO:

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

- 10.1 Se a cronometragem for realizada por sensores, estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem lateral esquerda, na posição vertical, no mínimo a 10 cm da extremidade frontal da mesma. Caso o desenho da carenagem impossibilite esta fixação, a mesma ficará a critério do comissário técnico' nesta posição será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s). A fixação do sensor será de responsabilidade da equipe.
- 10.2 Se a cronometragem for realizada manualmente ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará no mínimo duas voltas completas pelo circuito, devidamente cronometradas. Será considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo). A tomada de tempo será feita individualmente ou por grupos de dois, três, ou quatro karts de cada vez, nos termos do Regulamento Particular da prova ou a critério dos Comissários Desportivos.



- 10.3** Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, os pilotos inscritos serão divididos em grupos definidos através de sorteio. O número de karts por grupo será determinado pelos Comissários Desportivos. Esses grupos tomarão tempo em sessões de treinos com no máximo 15 minutos de duração.
- 10.4** O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no momento determinado pelos Comissários Desportivos, ou se durante a mesma, por avaria mecânica não puder concluí-la, perderá o direito de fazer nova tentativa, devendo largar no final do “grid”.
- 10.5** O conjunto piloto / kart somente poderá ser empurrado para o funcionamento do motor, até a sinalização (cones, faixa, etc..) por volta dos 50 metros, medida a partir da saída do Parque Fechado, onde se entenderá como iniciada a tomada de tempo.
- 10.6** Caso o concorrente não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart até a faixa de sinalização, dos 50 metros, da saída dos boxes na primeira tentativa, ele terá o direito a mais uma tentativa, imediatamente após a tomada de tempo dos três karts sorteados em seguida ao seu, caso a tomada de tempo seja cronometrada manualmente ou por célula fotoelétrica. Se o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até a sinalização, por volta dos 50 metros, na segunda tentativa, ele perderá o direito à tomada de tempo.
Caso a tomada de tempo seja cronometrada por sensores, ele terá uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início do treino para que consiga fazer seu kart funcionar, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.
- 10.7** Depois de iniciada a tomada de tempo, todas as categorias poderão, se necessário, ter o conjunto piloto / kart empurrado, sendo proibida qualquer manutenção mecânica para qualquer categoria. Quando a manutenção for autorizada pelo Regulamento Particular da competição, deverá ser criado um Parque de Manutenção para esse fim, que deverá contar com a presença obrigatória de um membro da Comissão Técnica.
- 10.8** Em caso de empate no *melhor tempo* será considerado o segundo melhor tempo e assim sucessivamente. Se ainda assim persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

ART.11- FORMAÇÃO DO “GRID” DE LARGADA:

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

- 11.1** O “grid” será determinado pelo regulamento particular de cada competição, podendo ser baseado no resultado da tomada de tempo ou por sorteio. Somente o pole position poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista, caso queira mudar a posição sugerida pela Direção de Prova. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova 30 minutos antes da formação do Grid.



- 11.2** Quando alguma categoria for dividida em dois grupos na tomada de tempo, o 1º colocado do grupo mais rápido largará na posição 1. Os demais integrantes deste grupo largarão nas posições ímpares, e os concorrentes do outro grupo nas posições pares, pela ordem do menor tempo obtido.
- 11.3** Se numa categoria não houver o número suficiente de karts para a formação do “grid”, ficará a critério dos Comissários Desportivos o agrupamento dessa categoria com outra. A classificação e a pontuação no campeonato serão em separado. Da decisão tomada pelos Comissários Desportivos na escolha das categorias a serem agrupadas, não caberá recurso.
- 11.4** Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do “grid” de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos, ou a critério dos comissários desportivos.
- 11.5** Para os Campeonatos Nacionais de kart será exigido um número mínimo de seis karts para a largada da primeira bateria e de quatro karts para as demais. Se não houver número suficiente de karts para a continuação das baterias, valerão somente aquelas já realizadas. Nesse caso, serão desconsiderados os possíveis descartes previstos no Regulamento Particular, ou a critério dos Comissários Desportivos.
- 11.6** O kart levado ao Parque Fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada pelo Comissário Técnico.
- 11.7** Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts deverão se manter em “Regime de Parque Fechado” (ou seja, será proibida qualquer manutenção).
- 11.8** Será proibida qualquer manutenção no “grid” de largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo diretor de prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no Parque de Manutenção.
O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completados 25% do número de voltas previstas para a bateria ou prova.

ART.12- LARGADA DA PROVA:

Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

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

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

O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista, a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores,



e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid”, e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá ser penalizado por queima de largada de 3 (três) à 5 (cinco) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado de 5 (cinco) à 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

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

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

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

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

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

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

12.5 Duração das Provas: Será determinado no regulamento particular da prova.

ART.13- ACESSO À PISTA:

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

13.1 No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no “grid” de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os



pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização. Estes empurradores deverão estar em local determinado pelo Diretor de Prova, identificados e protegidos.

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

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

ART.14- FINAL DE ATIVIDADES DE PISTA:

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

ART.15- CLASSIFICAÇÃO:

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

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

15.2 A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

ART.16- PREMIAÇÃO:

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

CAPÍTULO IV - DAS PENALIDADES

ART.17- INFRAÇÕES:

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



- 17.1** Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova.
- 17.2** Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, convidados do piloto concorrente, implicarão em penalidade ao piloto responsável e/ou infrator.

ART.18- PENALIDADES:

Todas as infrações contra o CDA, à este Regulamento, aos Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos de Kart, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades ao piloto:

18.1 Advertência:

18.1.1 Sinalizada.

18.1.2 Verbal.

18.1.3 Escrita.

18.2 Perda de posição no "grid".

18.3 Acréscimo no tempo total.

18.4 Perda de volta.

18.5 Perda de posição na ordem de chegada.

18.6 Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele.

18.7 Multa (independentemente de outras sanções).

18.8 Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova.

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

18.10 Desclassificação da Tomada de tempo / bateria / prova.

ART.19- EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:

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



CAPÍTULO V - DAS VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 20- VALIDADE:

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 prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 18 deste regulamento.

20.1 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.

ART.21- LACRE / IDENTIFICAÇÃO:

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

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

21.2 Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova.

ART. 22- PROCEDIMENTOS:

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

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

22.2 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.

22.3 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.

- 22.4** Todos os Equipamentos e ou instrumentos utilizados nas vitorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos a disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.
- 22.5** Em qualquer campeonato de kart, poderão ser sorteados componentes padrão para os concorrentes, sendo o custo destes a cargo dos concorrentes, com o objetivo de equalizar o desempenho.

CAPÍTULO VI - DAS RECLAMAÇÕES

ART. 23- DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

- 23.1** As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou concorrente, desde que conste na ficha de inscrição, contra participantes da mesma prova e categoria.
- 23.2** As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.
- 23.3** A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra a qual está sendo impetrada a reclamação.
- 23.4** Reclamação Desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes, envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.
- 23.5** Um piloto ou concorrente que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto forem os competidores implicados na ação.

ART. 24- DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

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



- 24.2** A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.
- 24.3** A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.
- 24.4** Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

ART. 25- DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

- 25.1** As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:
- I - Contra a inscrição de piloto ou equipe** – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da primeira atividade de pista.
 - II - Reclamações técnicas e desportivas** – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após o término do treino, tomada de tempo, warm-up ou prova, conforme o caso.
- 25.2** Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

ART. 26- DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

- 26.1** As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:
- I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS**
 - a)** Caução de 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
 - b)** Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
 - c)** Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.
 - II – RECLAMAÇÕES TÉCNICAS**
 - a)** Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
 - b)** Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
 - c)** Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
 - d)** Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item “a” acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item “b” acima, será entregue ao reclamado.



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

- I - Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
- II - No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;
- III - O comissário técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário.
- IV - A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

ART. 27- DIREITO DE APELAÇÃO:

Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou FAU. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de apelar da decisão. Essa notificação e recurso deverá ser de acordo com o CDA 2015.

ART.28- RESULTADO:

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

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

28.2 Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub-júdice”. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado e julgado do processo.

CAPÍTULO VII - DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

ART. 29- CIRCUITO DE RUA:

Em se tratando de circuito de rua, será necessário que tenham sido afastadas todas as possibilidades de invasão de pista, que sejam fechadas todas as entradas e saídas, e que seja feita uma verificação completa do esquema de segurança, tanto para o público quanto



para os pilotos e membros de seus times, além do pessoal envolvido com a organização e a supervisão do evento. Será ainda obrigatória a existência de autorização do poder público competente e da CBA ou FAU envolvida, acompanhadas de laudo emitido pelo Corpo de Bombeiros e/ou Defesa Civil, além da contratação de uma apólice de seguro contra terceiros, de acordo com o CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, artigo 67 da Lei nº 9503 de 23/09/1997.

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO VIII- DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 30- PROIBIÇÕES:

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

30.1 Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

ART.31- EQUIPAMENTO:

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, salvo disposição autorizada na categoria, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, carenagem, pára-choque traseiro, motor, flange, carburador, "intake silencer", curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

31.1 Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK ou CBA.

31.2 Somente poderão ser utilizados eixos normatizados neste regulamento.

ART.32 - MOTOR:

32.1 Motores Permitidos: Somente será permitida a utilização de motores homologados ou autorizados pela CBA, como segue abaixo:

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

32.1.2 Para a categoria Shifter: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, homologado CIK.



- 32.1.3** Para as categorias F4: Mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, para a categoria F-4, autorizado pela CBA.
- 32.1.4** Motores para outras categorias: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologado pela CBA.
- 32.2** PREPARAÇÃO– Não serão aceitas qualquer alteração no motor homologado. Para efeito de vistoria será tomado como base o motor homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido o intercâmbio de peças internas entre os motores homologados.
- 32.3** TRANSMISSÃO - O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para as categorias PMK, PCK, SK, e F-4.
- 32.3.1** O diâmetro do pinhão deverá ter as medidas homologadas pelo fabricante do motor utilizado.
- 32.4** MEDIÇÃO DO VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO – Para todas categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão:
O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de acordo com a categoria, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- 32.4.1** Para a medição do volume da câmara de combustão, deverá ser utilizado o seguinte método:
- 32.4.1.1** A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente;
- 32.4.1.2** A vela deverá ser removida, e poderá ser inserida em seu habitáculo a peça (plug) denominado “inserto” conforme desenho CIK/FIA.
- 32.5** As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos (proibido rolamentos de cerâmica), gaiolas e coroa.
- 32.6** Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.
- 32.7** Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, será proibido.
- 32.8** Para as categorias que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para a prova aos Comissários Técnicos. Estes farão o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário Desportivo. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos e “ao visual” dos chefes de equipes. A troca de motores somente será permitida com autorização dos comissários desportivos.
- 32.9** REFRIGERAÇÃO – os radiadores terão tamanho e especificação de forma compatível a cada uma das categorias de motor, construídos em alumínio e refrigerados a água. Permitido o gerenciamento do fluxo de ar visando obter o máximo de eficiência no processo de refrigeração do motor, desde que o



acionamento seja exclusivamente manual, operado pelo piloto, através de *fitas adesivas*, *cortinas* ou *persianas* de material plástico. Somente água poderá ser utilizada no sistema de arrefecimento, sendo permitido o uso de aditivo comercial.

ART. 33- ESCAPAMENTO:

- 33.1** Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases, salvo disposição específica na categoria.
- 33.2** O sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.
- 33.3** Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 db (decibéis), conforme a regulamentação CIK / FIA.
- 33.4** Deverá ser utilizado o escapamento com coletor (curva) homologado, do motor utilizado, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, exceto para as categorias SK.
Permitido o intercâmbio de curvas homologadas quando possível, sem nenhuma adaptação.
- 33.5** Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- 33.6** Mesmo que o escapamento não estiver completamente solto, que não tiver caído ou que não tiver o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no artigo 33.5 deste artigo, por motivo de segurança.
- 33.7** “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.



33.8 Para a categoria SK, somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor, sem retrabalho.

33.9 Para as categorias PJMK e PJK as medições de escape deverão ser como abaixo:



Obs. Será utilizada a “trena” como ferramenta de medição.

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas;

A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

33.9.1 Categoria: Junior Menor e Junior.

O comprimento total do escapamento será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm 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 da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira

33.10 Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado abafador homologado como escapamento, utilizando acoplamento padrão RBC.

33.11 Abafador: Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA.

ART. 34- CARBURADOR:

34.1 Somente poderão ser usados carburadores de borboleta, exceto para as categorias Shifter.

34.2 PREPARAÇÃO – Não serão aceitas qualquer alteração nos carburadores homologados, com exceção da categoria graduados, entretanto, deverão ser



respeitadas as medidas limites. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

- 34.3** Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA (exceto para as categorias, PMK, PCK, SK, e F-4).
- 34.4** Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado CBA, exceto para a categoria F4, que deverá utilizar o filtro original do motor. Se durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador “intake silencer” ou filtro soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, independentemente da Direção de Prova ter ou não sinalizado ao piloto com bandeira preta com disco laranja, a equipe do kart deverá providenciar imediatamente a correção do problema no parque de manutenção quando na prova e parque fechado se nos treinos oficiais ou warm-up, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado prevalecendo somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a ultima volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção. Para as categorias PMK e PCK, deverá ser utilizado filtro padrão RBC.
- 34.5** Em caso de chuva, poderá ser retirado o elemento filtrante do filtro e poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para traz.
- 34.6** Nas categorias PMK, PCK e F-4, somente poderá ser usado carburador Kei-Hin original do motor, sem retrabalho.

ART.35- PESO:

- 35.1** O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.
- 35.2** Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios) e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado, salvo disposição em contrário. Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da comissão técnica.
- 35.3** O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra-porca, ou outro travamento. Para a categoria F-4, em provas de longa duração, que poderá utilizar



sistema de travamento de lastro, do tipo engate rápido. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica, e deverá ser lacrado.

- 35.4** A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempo, perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação. Ele poderá porém, desprezar esse resultado, na hipótese do regulamento da competição prever o descarte.
- 35.5** Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

ART.36- CHASSI:

- 36.1** Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA para todas as categorias.
- 36.2** Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto nas categorias PMK, PCK, F4, e SK, e que poderão deslocar o suporte do banco, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará, na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova;
- 36.3** Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico rígido, do assento do piloto até a parte frontal do kart. Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10 mm de diâmetro.
- 36.4** Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- 36.5** As rodas deverão ser homologadas, devidamente identificadas com a marca do fabricante do chassi homologado, com ou sem parafusos. Para as categorias PMK e PCK, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essas categorias.
- 36.6** Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.
- 36.7** A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK / FIA, que prevêm um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.
- 36.8** O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido, e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia



industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

- 36.9** Os pedais quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.
- 36.10** O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para as categorias PMK e PCK, e de dez litros para as demais, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes. Permitido colocar adesivos no tanque. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem.
- 36.11** Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco, exceto para as categorias PMK e PCK, cujos tensores não poderão ser reguláveis.
- 36.12** Será permitida a utilização de somente uma bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias PMK, PCK, PJMK, PJK e PK, que não poderão utilizar este artifício.
- 36.13** A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias PMK e PCK e 140 cm para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- 36.14** Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica.
- 36.15** Permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA.
- 36.16** O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer à tabela abaixo e observadas as limitações de cada categoria:



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

ART.37- FREIOS:

37.1 Os freios hidráulicos deverão ser homologados CBA.

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

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

37.4 O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, com tolerância por desgaste de 1,5mm na espessura e diâmetro externo, em relação ao valor especificado na ficha de homologação.

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

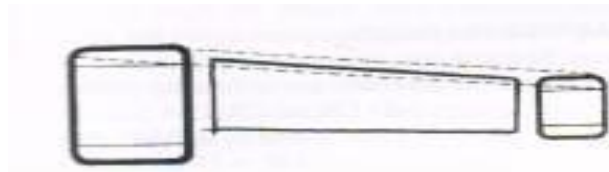
37.6 Na categoria SK, os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras.

37.7 Os freios das demais categorias deverão ser hidráulicos.



ART.38- CARROCERIA:

- 38.1** A carroceria deverá ser composta por duas carenagens laterais, uma dianteira e um painel frontal, conforme homologação CBA.
- 38.2** A carenagem lateral não poderá ultrapassar a altura de 400 mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro do perímetro delimitado pelo plano traçado entre as faces externas do pneu traseiro e dianteiro (alinhados), e o plano traçado entre as linhas limite das bandas de rodagem dos dois pneus (alinhados), de conformidade com o desenho abaixo:



- 38.3** O painel frontal não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50mm entre o painel e o volante e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.
- 38.4** Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.
Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.
- 38.5** Para as categorias PMK, PCK e Fórmula 4 será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita, para a adaptação do motor.
- 38.6** Para a categoria Formula 4, poderá ser utilizada em corridas de longa duração, outros modelos de carenagens, desde que devidamente homologadas pela CBA.
- 38.7** Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira. Permitido o uso de abraçadeira plástica



com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.

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

38.9 Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA.

ART. 39- PROTEÇÃO TRASEIRA (PÁRA-CHOQUE):

39.1 Será obrigatória a utilização da proteção traseira homologada CBA, para todas as categorias, conforme especificações das respectivas fichas de homologação.

39.1.1 Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.

39.2 Para a categoria F4, será permitido o uso de pára-choque metálico dos fabricantes dos chassis homologados, com a marca do fabricante.

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

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

39.4 Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito no inciso 39.3 deste artigo.

ART. 40- COMBUSTÍVEL:

40.1 Para as categorias PJMK, PJK, SK, PK, PGK, PSK "A", PSK-"B", S, SJ e SS deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 25:1.

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



- 40.3** O combustível deverá ser fornecido pelo organizador da prova, devendo a proporção ser indicada no Regulamento Particular.
- 40.4** Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

ART.41- PNEUS:

- 41.1** Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, podendo os mesmos serem fornecidos e sorteados pela organização.
- 41.2** Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.
- 41.3** Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.
- 41.4** Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (WET), ou a manutenção de pneus "slicks". Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e a mesma será para todos os pilotos, sem exceção.
- 41.4.1** Caso o diretor de prova determine prova sob condições de chuva, nenhuma alteração poderá ser feita no kart, nem mesmo inverter as rodas.
- 41.5** Para competições com até duas baterias, tomada de tempo e repescagem, deverá ser utilizado somente um jogo de pneus, podendo ser trocado por defeito, até um pneu dianteiro ou traseiro.
- 41.6** Para competições com três ou quatro baterias além da tomada de tempo e eventual repescagem, deverão ser utilizados no máximo dois jogos de pneus. Nas categorias PMK e PCK deverá ser utilizado somente um jogo de pneus para competições com até cinco baterias tomada de tempo e repescagem, podendo ser trocado por defeito, até um pneu dianteiro ou traseiro.
- 41.7** Será proibido o uso de pneus recauchutados.
- 41.8** A CBA, FAUS e clubes organizadores não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para quaisquer competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do(s) fabricante(s) dos pneus.
- 41.9** Os pneus deverão ser montados em local pré-determinado e acompanhado por um membro da Comissão Técnica.



ART.42- IDENTIFICAÇÃO:

42.1 A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, no centro da proteção traseira, e nas carenagens laterais na parte traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta. Nas carenagens laterais as medidas acima ficam limitadas às suas dimensões.

42.2 Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm como segue abaixo:

M	para PMK
C	para PCK
JM	para PJMK
J	para PJK
K	para PK
G	para PGK
SA	para PSK-A
SB	para PSK-B
SS	para Super Senior
F4	para F4
SJ	para Sudam Junior
S	para Sudam
SK	para Shifter

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

42.4 Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, dois espaços com as dimensões mínimas de 200X50mm, na carroceria, em lugar visível.

ART. 43- AVARIA TÉCNICA:

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

43.1 Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart aos boxes ou a área de manutenção, conforme o caso, para que seu time efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart,



sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

43.2 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.

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

43.4 A desobediência ao disposto no item 43.1 deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme artigo 18 deste regulamento e o CDA, a critério dos comissários desportivos.

43.5 A desobediência ao disposto no item 42.2 e 42.3 deste artigo poderá implicar na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

ART. 44- MONOMARCAS:

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

ART. 45- ACESSÓRIOS PROIBIDOS:

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

CAPÍTULO IX – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

ART. 46- CATEGORIA PILOTO MIRIM DE KART – PMK:

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



- 46.1.1** O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
 - 46.1.2** No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - 46.1.3** Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - 46.1.4** Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - 46.1.5** Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
 - 46.1.6** Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - 46.1.7** Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
 - 46.1.8** Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - 46.1.9** Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - 46.1.10** Será proibido o retrabalho do volante.
 - 46.1.11** Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, assim como a engrenagem do limitador de giro.
 - 46.1.12** Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
 - 46.1.13** Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - 46.1.14** Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - 46.1.15** Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - 46.1.16** Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - 46.1.17** Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- 46.2 EMBREAGEM** – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- 46.3 CARBURADOR** – Será permitida somente a calibragem do furo do giglê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- 46.4 FLANGE** – Deverá ser em alumínio anodizado, autorizada CBA, sem retrabalho, ou qualquer artifício que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 4mm e o diâmetro máximo do furo será de 12mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.
- 46.5 FILTRO** – Será obrigatório o uso de filtro de ar padrão RBC.



- 46.6 JUNTAS** – Serão livres, devendo porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- 46.7 VELA** - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- 46.7.1** NGK BP5ES.
 - 46.7.2** NGK BP6ES.
 - 46.7.3** NGK BPR6ES.
 - 46.7.4** NGK BPR7ES.
 - 46.7.5** DENSO W20EP-U.
 - 46.7.6** DENSO W20EPR-U.
 - 46.7.7** DENSO W22EPR-U
- 46.8 PNEUS** – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- 46.9 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA. Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
- 46.9.1** Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca CBA, ou do fabricante do chassi, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas. A partir de 30 de Junho só serão aceitos eixos com a marca CBA.
 - 46.9.2** Mangas de eixo:
 - 46.9.2.1** Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 46.9.2.2** Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 46.9.2.3** Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - 46.9.3** Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante, de alumínio da marca Douglas.
 - 46.9.4** Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 46.9.5** Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 46.9.6** Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207Ø35 x 72.
 - 46.9.7** Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante de chassi.
 - 46.9.8** Fica proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.
- 46.10** Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas, lacradas a disposição da CBA.
- 46.11 ESCAPAMENTO** – com o escapamento deverá ser utilizado o abafador homologado com curva de escapamento padrão RBC.



- 46.12 PESO** - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 100 kg. Em todas as atividades de pista poderá ser verificada essa condição, passível de punição.
- 46.13 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra M, conforme Art. 42.

ART. 47- CATEGORIA PILOTO CADETE DE KART – PCK:

- 47.1 MOTOR** – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:
- 47.1.1** O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
 - 47.1.2** No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - 47.1.3** Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - 47.1.4** Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - 47.1.5** Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
 - 47.1.6** Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - 47.1.7** Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
 - 47.1.8** Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - 47.1.9** Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - 47.1.10** Será proibido o retrabalho do volante.
 - 47.1.11** Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
 - 47.1.12** Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
 - 47.1.13** Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - 47.1.14** Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - 47.1.15** Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - 47.1.16** Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - 47.1.17** Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- 47.2 EMBREAGEM** – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.



- 47.3 CARBURADOR** – Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- 47.4 FILTRO** – Será obrigatório o uso de filtro padrão RBC.
- 47.5 JUNTAS** – Serão livres, devendo, porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- 47.6 VELA** - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- 47.6.1** NGK BP5ES
 - 47.6.2** NGK BP6ES
 - 47.6.3** NGK BPR6ES
 - 47.6.4** NGK BPR7ES
 - 47.6.5** DENSO W20EP-U
 - 47.6.6** DENSO W20EPR-U
 - 47.6.7** DENSO W22EPR-U
- 47.7 PNEUS** – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- 47.8 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA. Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
- 47.8.1** Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca CBA ou do fabricante do chassi, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas. A partir de 30 de Junho só serão aceitos eixos com a marca CBA.
 - 47.8.2** Mangas de eixo:
 - 47.8.2.1** Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 47.8.2.2** Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 47.8.2.3** Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - 47.8.3** Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do Fabricante de alumínio da marca Douglas.
 - 47.8.4** Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
 - 47.8.5** Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 47.8.6** Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.
 - 47.8.7** Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante do chassi.
 - 47.8.9.** Fica proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.



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

47.9.1 Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão RBC.

47.10 ESCAPAMENTO: Como escapamento deverá ser utilizado abafador homologado com curva de acoplamento padrão RBC.

47.11 PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 106 kg. Em todas as atividades de pista poderá ser verificada essa condição, passível de punição.

47.12 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra C, conforme Art. 42.

ART. 48- CATEGORIA PILOTO JÚNIOR MENOR DE KART– PJMK:

48.1 MOTOR – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13) refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

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

48.2.1 NGK B9 EGV

48.2.2 NGK B10 EGV

48.2.3 NGK BR10EG

48.2.4 DENSO IW27

48.2.5 DENSO IW31

48.2.6 BOSCH W07 CS

48.2.7 BOSCH W08 CS

48.2.8 NGK B105 EGV

48.2.9 NGK BR9EIX Iridium



48.2.10 NGK BR10EIX Iridium

- 48.3 CARBURADOR** – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- 48.4 FLANGE** – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm.
- 48.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 48.6 ESCAPAMENTO** – Deverá ser homologado CBA, conforme Art. 33 item 33.9.2.
Bocal de saída: 21mm – medido no anel.
- 48.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 48.8 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.
- 48.9 PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 48.10 ENTRADA DE AR** – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 48.11 RELAÇÃO** – 10 dentes, original do motor Homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 48.12 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA.
- 48.12.1 Eixo traseiro:** Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.
- 48.12.2 Cubo de roda:** o cubo de roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm \pm 1mm, e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm \pm 1mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados. Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.
- 48.13 FILTRO:** (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.
- 48.14 PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135 Kg**.
- 48.15 IGNIÇÃO:** Digital com corte ou analógica, sem variação.
- 48.16 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra JM, conforme Art. 42.



ART. 49- CATEGORIA PILOTO JÚNIOR DE KART – PJK:

- 49.1 MOTOR** – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY 13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- 49.2 VELA** – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- 49.2.1** NGK B9 EGV
 - 49.2.2** NGK B10 EGV
 - 49.2.3** NGK BR10 EG
 - 49.2.4** DENSO IW27
 - 49.2.5** DENSO IW31
 - 49.2.6** BOSCH W07 CS
 - 49.2.7** BOSCH W08 CS
 - 49.2.8** NGK B105 EGV
 - 49.2.9** NGK BR9EIX Iridium
 - 49.2.10** NGK BR10EIX Iridium
- 49.3 CARBURADOR** – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- 49.4 FLANGE** – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 28mm.
- 49.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 49.6 ESCAPAMENTO** – Homologado CBA para a categoria, conforme Art. 33, item 33.9.2. Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- 49.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.



- 49.8 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.
- 49.9 PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 49.10 ENTRADA DE AR** – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 49.11 RELAÇÃO** – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 49.12 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA.
- 49.12.1 Eixo traseiro:** Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro 40 ou 50 mm, e em conformidade com o artigo 36, item 36.16.
- 49.12.2 Cubo de roda:** Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- 49.13 PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.
- 49.14 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra J, conforme Art. 42.
- 49.15 IGNIÇÃO:** Digital com corte ou analógica sem variação.
- 49.16 FILTRO:** (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART.50 – CATEGORIA PILOTO NOVATO DE KART – PK:

- 50.1 MOTOR** – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte



inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

- 50.2 VELA** – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm.
O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- 50.2.1** NGK B9 EGV
 - 50.2.2** NGK B10 EGV
 - 50.2.3** NGK BR10EG
 - 50.2.4** DENSO IW27
 - 50.2.5** DENSO IW31
 - 50.2.6** BOSCH W07 CS
 - 50.2.7** BOSCH W08 CS
 - 50.2.8** NGK B105 EGV
 - 50.2.9** NGK BR9EIX Iridium
 - 50.2.10** NGK BR10EIX Iridium
- 50.3 CARBURADOR** – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- 50.4 FLANGE** – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22mm.
- 50.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 50.6 ESCAPAMENTO** – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- 50.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 50.8 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.
- 50.9 PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 50.10 ENTRADA DE AR** – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 50.11 RELAÇÃO** – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 50.12 CHASSI** – Homologado CBA.



50.12.1 eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.

50.12.2 Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

50.13 PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.

50.14 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra K, conforme Art. 42.

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

50.16 FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART.51- CATEGORIA PILOTO GRADUADO DE KART – PGK

51.1 MOTOR – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

51.2 VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

51.2.1 NGK B9 EGV

51.2.2 NGK B10 EGV

51.2.3 NGK BR10EG

51.2.4 DENSO IW27

51.2.5 DENSO IW31

51.2.6 BOSCH W07 CS

51.2.7 BOSCH W08 CS

51.2.8 NGK B105 EGV

51.2.9 NGK BR9EIX Iridium

51.2.10 NGK BR10EIX Iridium



- 51.3 CARBURADOR** – Permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.
- 51.4 FLANGE** – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- 51.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 51.6 ESCAPAMENTO** – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- 51.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 51.8 JUNTAS** – Livres, espessura máxima 2mm.
- 51.9 PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- 51.10 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA.
51.10.1 Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 36, item 36.16, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
51.10.2 Cubo de roda: livres
- 51.11 PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- 51.12 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra G, conforme Art. 42.
- 51.13 RELAÇÃO** – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 51.14 IGNIÇÃO** – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).
- 51.15 FILTRO:** (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART.52- CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “B” – PSK “B”:

- 52.1 MOTOR** – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de



diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

52.2 VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- 52.2.1** NGK B9 EGV
- 52.2.2** NGK B10 EGV
- 52.2.3** NGK BR10EG
- 52.2.4** DENSO IW27
- 52.2.5** DENSO IW31
- 52.2.6** BOSCH W07 CS
- 52.2.7** BOSCH W08 CS
- 52.2.8** NGK B105 EGV
- 52.2.9** NGK BR9EIX Iridium
- 52.2.10** NGK BR10EIX Iridium

52.3 CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

52.4 FLANGE – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.

52.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

52.6 ESCAPAMENTO – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.

52.7 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

52.8 JUNTAS – Livres, espessura máxima 2mm.

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

52.10 CHASSI – Homologado CBA.

52.10.1 Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.

52.10.2 Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.



- 52.11 PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- 52.12 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SB, conforme Art. 42.
- 52.13 RELAÇÃO** – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 52.14 IGNIÇÃO**: Será opcional digital com corte ou analógica (sem variação.)
- 52.15 FILTRO**: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART. 53 – CATEGORIA PILOTO SÊNIOR DE KART “A” – PSK “A”:

- 53.1 MOTOR** – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- 53.2 VELAS** – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
- 53.2.1** NGK B9 EGV
 - 53.2.2** NGK B10 EGV
 - 53.2.3** NGK BR10EG
 - 53.2.4** DENSO IW27
 - 53.2.5** DENSO IW31
 - 53.2.6** BOSCH W07 CS
 - 53.2.7** BOSCH W08 CS
 - 53.2.8** KGK B105 EGV
 - 53.2.9** NGK BR9EIX Iridium
 - 53.2.10** NGK BR10EIX Iridium
- 53.3 CARBURADOR** – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- 53.4 FLANGE** – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.



- 53.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 53.6 ESCAPAMENTO – Homologado CBA para a categoria.**
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- 53.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 53.8 JUNTAS – Livres,** espessura máxima 2mm.
- 53.9 PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante,** e a preparação será livre.
- 53.10 CHASSI – Homologado CBA.**
- 53.10.1 Eixo traseiro:** Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.
- 53.10.2 Cubo de roda:** Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- 53.11 PESO – O peso do conjunto piloto / kart** deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- 53.12 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta,** e a letra SA, conforme Art. 42.
- 53.13 RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes,** original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 53.14 IGNIÇÃO – Será opcional,** ignição digital com corte ou analógica (sem variação).
- 53.15 FILTRO: (Inlet silencer)** Deverá ser homologado CBA.

ART.54- CATEGORIA SUPER SÊNIOR – SS:

- 54.1 MOTOR – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter),** refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de



homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

54.2 VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- 54.2.1** NGK B9 EGV
- 54.2.2** NGK B10 EGV
- 54.2.3** NGK BR10EG
- 54.2.4** DENSO IW27
- 54.2.5** DENSO IW31
- 54.2.6** BOSCH W07 CS
- 54.2.7** BOSCH W08 CS
- 54.2.8** NGK B105 EGV
- 54.2.9** NGK BR9EIX Iridium
- 54.2.10** NGK BR10EIX Iridium

54.3 CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

54.4 FLANGE – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.

54.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

54.6 ESCAPAMENTO – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.

54.7 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

54.8 JUNTAS – Livres, espessura máxima 2mm.

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

54.10 CHASSI – Homologado CBA.

54.10.1 eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.

54.10.2 Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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

54.12 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SS, conforme Art. 42.



- 54.13** RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 54.14** IGNIÇÃO – Será opcional ignição digital com corte ou analógica (sem variação).
- 54.15** FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART. 55- CATEGORIA SHIFTER KART – SK:

55.1 MOTOR - Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

- TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
- MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15);
- OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
- BMB: modelo RAZ(27/M/18)
- IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18)

Motores da nova homologação (dezembro de 2012) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/21) serão permitidos, mas o peso do conjunto deverá ser acrescido em 5 Kg.

Proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:

- CABEÇOTE** (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;
- PISTÃO** – Permitido usar qualquer pistão, desde que mantida a cilindrada em 125 cc, nas medidas 53.93 até 53.98mm (junta do cilindro liberado).
- CILINDRO** - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil.

55.1.1 Cabeçote (bolha)– Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (M14 e passo de 1,25) e comprimento (18,5mm), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.

55.1.2 Pistão – Permitido utilizar qualquer pistão original de fabricantes homologados de motor sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

55.1.3 Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

55.1.4 Biela – Original TM ou nacional das marcas Iame, KTT, PPK, MR, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

55.1.5 Cárter – Preparação Livre



55.1.6 Ignição – analógica – Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

55.1.7 Freios – Homologado CIK/CBA e CBA. É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos.

55.2 ESCAPAMENTO – Livre de marca com homologação CIK. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.

55.3 CARBURADOR– Delorto VHS 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

55.4 FLANGE– Livre.

55.5 VELAS – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.

55.6 PIRÂMIDE: original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

55.7 FILTRO DE AR - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.

55.8 RELAÇÃO: Livre.

55.9 CHASSI: – Homologação CBA ou CIK/CBA, dotados apenas de freios traseiros e dianteiros acionados pelo pé esquerdo, estes também com homologação CBA (sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s), disco(s), pastilha(s) e mangueira (s)). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
40	2,9
50	1,9

Para-choque - Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

55.10 PESO: 180 Kg.



55.11 IDENTIFICAÇÃO: Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SK, conforme Art. 42.

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

ART. 56- CATEGORIA FÓRMULA “4” – F4:

56.1 MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, modelo T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

- 56.1.1** O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 54cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- 56.1.2** No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
- 56.1.3** Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- 56.1.4** As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço nessas mesmas molas.
- 56.1.5** Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- 56.1.6** Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
- 56.1.7** Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.
- 56.1.8** Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75mm, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição.
- 56.1.9** Será permitida a retirada do limitador de giro.
- 56.1.10** Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- 56.1.11** Será proibido o retrabalho do volante.
- 56.1.12** Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.
- 56.1.13** Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- 56.1.14** O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de 200 ± 20 mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.
- 56.1.15** Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
- 56.1.16** Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
- 56.1.17** Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- 56.1.18** Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.



- 56.1.19** O motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.
- 56.2** EMBREAGEM – Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto).
- 56.3** CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do giglê principal e a adaptação da agulha de regulação de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- 56.4** COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA) – Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.
- 56.5** ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.
- 56.6** ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 56.7** FILTRO – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.
- 56.8** JUNTAS – Serão livres, devendo manter suas funções.
- 56.9** VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- 57.9.1** NGK BP6ES
 - 57.9.2** NGK BPR6ES
 - 57.9.3** NGK BPR7ES
 - 57.9.4** DENSO W20EP-U
 - 57.9.5** DENSO W20EPR-U
 - 57.9.6** DENSO W22EPR-U
- 56.10** BOBINA – Original e obrigatória sua fixação no ponto original – sem retrabalho.
- 56.11** BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Livre
- 56.12** CHASSI – Homologado CBA.
- 56.12.1** Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 36, inciso 36.16.
 - 56.12.2** Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.



56.13 COROA – Será definida em Regulamento Particular da Prova;

56.14 PÁRA-CHOQUE: Será obrigatória a utilização da proteção traseira de ferro, do fabricante do chassi, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA.

56.15 PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 183 kg.

56.16 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4, conforme Art. 42.

56.17 TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser central, original do Chassi.

ART.57- CATEGORIA SUDAM – S:

57.1 MOTOR – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

57.2 VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

57.2.1 NGK B9 EGV

57.2.2 NGK B10 EGV

57.2.3 NGK BR10EG

57.2.4 DENSO IW27

57.2.5 DENSO IW31

57.2.6 BOSCH W07 CS

57.2.7 BOSCH W08 CS

57.2.8 NGK B105 EGV

57.2.9 NGK BR9EIX Iridium

57.2.10 NGK BR10EIX Iridium

57.3 CARBURADOR – Permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.



- 57.4 FLANGE** – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- 57.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- 57.6 ESCAPAMENTO** – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- 57.7 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- 57.8 JUNTAS** – Livres, espessura máxima 2mm.
- 57.9 PIRÂMIDE** – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- 57.10 CHASSI** – Deverá ser homologado CBA.
57.10.1 Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 36, item 36.16, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
57.10.2 Cubo de roda: livres
- 57.11 PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 160 Kg.
- 57.12 IDENTIFICAÇÃO** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra S, conforme Art. 42.
- 57.13 RELAÇÃO** – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- 57.14 IGNIÇÃO** – Deverá ser PVL versão STD nº 500216 com corte em 16500 r.p.m.
- 57.15 FILTRO:** (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

ART.58- CATEGORIA SUDAM JUNIOR – SJ:

- 58.1 MOTOR** – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte



inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.

58.2 VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- 58.2.1** NGK B9 EGV
- 58.2.2** NGK B10 EGV
- 58.2.3** NGK BR10EG
- 58.2.4** DENSO IW27
- 58.2.5** DENSO IW31
- 58.2.6** BOSCH W07 CS
- 58.2.7** BOSCH W08 CS
- 58.2.8** NGK B105 EGV
- 58.2.9** NGK BR9EIX Iridium
- 58.2.10** NGK BR10EIX Iridium

58.3 CARBURADOR – Permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.

58.4 FLANGE – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.

58.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

58.6 ESCAPAMENTO – Homologado CBA para a categoria.
Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.

58.7 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

58.8 JUNTAS – Livres, espessura máxima 2mm.

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

58.10 CHASSI – Deverá ser homologado CBA.

58.10.1 Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 36, item 36.16, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

58.10.2 Cubo de roda: livres

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

58.12 IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra SJ, conforme Art. 42.

58.13 RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.



58.14 IGNIÇÃO – Deverá ser PVL versão STD nº 500216 com corte em 16500 r.p.m.

58.15 FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

CAPÍTULO X – SORTEIO DE MOTORES

ART. 59 – ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES:

Os motores quando sorteados obedecerão os seguintes critérios:

- 59.1.** O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- 59.2** Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
- 59.3** Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- 59.4** Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.
- 59.5** Entre qualquer atividade de pista, os comissários poderão ressortear os motores.
- 59.6 Condições para eventuais trocas de motores:** A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelos Comissários Técnico, que deverá comunicar imediatamente os comissários desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até 5 minutos após a atividade de pista.
- 59.7** Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
 - 59.7.1** Se houver quebra do pistão;
 - 59.7.2** Se houver quebra da biela;
 - 59.7.3** Se houver a fusão da biela;
 - 59.7.4** Se houver a quebra do virabrequim;
 - 59.7.5** Se a rosca da porca da curva espanar;



59.7.6 Se a rosca do cabeçote espanar.

59.8 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nos itens 59.7.1 à 59.7.6 acima, o piloto devera perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 59.2 e 59.3 deste regulamento.

59.8.1 Duas posições na primeira troca;

59.8.2 Cinco posições na segunda troca;

59.8.3 Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

59.8.4 Essas penalizações tem efeito acumulativo.

59.9 A penalização será aplicada na próxima atividade classificatória do evento.

CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS

ART. 60 – CASOS OMISSOS:

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

ART. 61 – RESPONSABILIDADES:

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as Federações, os Clubes 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) tiver (em) cometido ou daquele(s) que tiver (em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal (is).

Rio de Janeiro, 13 de Janeiro de 2015.

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

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL - CTDN
PRESIDENTE: NESTOR VALDUGA

COMISSÃO NACIONAL DE KART - CNK
PRESIDENTE: RUBENS MAURILIO GATTI