CAMPEONATO BAIANO DE KART 2025

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I
DO REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DA SUPERVISÃO, DO CALENDÁRIO, DAS CATEGORIAS E DA REALIZAÇÃO DO CAMPEONATO

Artigo 1º – Organização e Supervisão:

A **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DA BAHIA – FAB** fará realizar, no Kartódromo Ayrton Senna, em Lauro de Freitas - BA, a disputa aberta denominada **CAMPEONATO BAIANO DE KART 2025**, com organização da **ASSOCIAÇÃO BAIANA DE KARTS – ABK**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2025 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA**, no **REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2025 – RNK**, e neste regulamento.

Artigo 2º – Calendário:

I. 1° evento – 1°, 2 e 3º° etapas – 29/03/2025
II. 2° evento – 4° e 5° etapas – 24/05/2025
III. 3° evento – 6° e 7° etapas – 14/06/2025
IV. 4° evento – 8° e 9° etapas – 23/08/2025
V. 5° evento – 10° e 11° etapas – 11/10/2025
VI. 6° evento – 12°, 13° e 14° etapas – 06/12/2025

Artigo 3º – Categorias: As categorias em disputa no campeonato serão:

I. **F4 Graduados** – Voltada para pilotos experientes e promovidos. A idade mínima para participação na categoria é de 13 anos. Categoria aberta a pilotos portadores das CDNs CBA 2025 PJK, PGK, PSK AM e PSK PRO. Poderão participar desta categoria apenas pilotos com no mínimo 2 anos de filiação na CBA Em caso de dúvida no ato da inscrição em relação à definição da participação de um determinado piloto em cada categoria, caberá à FAB esta decisão.

II. **F4 Light** – Poderão participar desta categoria, pilotos com menos de 2 anos de filiação na CBA. A idade mínima para participação na categoria é de 13 anos. Categoria aberta a pilotos portadores das CDNs CBA 2025 PJK, PNK, PSK AM. Em caso de dúvida no ato da inscrição em relação à definição da participação de um determinado piloto em cada categoria, caberá à FAB esta decisão. **OBS:** Pilotos que forem Campeões nos campeonatos de anos anteriores desta categoria não poderão se inscrever na mesma.

III. **F4 Super Senior** – Aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2025, e acima.

IV. **F4 Junior** – aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK.

V. **MIRIM** – Categoria Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2025. Portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA – CDN CBA 2025 PMK. Categoria correrá

todas as etapas junto com a Cadete, porém terá resultados e premiações separadas.

VI. **CADETE** – Categoria aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2025. Portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA – CDN CBA 2025 PCK. Categoria correrá todas as etapas junto com a Mirim, porém terá resultados e premiações separadas.

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES, DA PROGRAMAÇÃO E DAS CONDIÇÕES DE SORTEIO DOS MOTORES, E DOS KARTS DA CATEGORIA RENTAL

Artigo 4° - Inscrições: As inscrições deverão ser efetuadas até às quintas-feiras, com confirmação de pagamento, que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento, conforme os regulamentos particulares de cada evento.

I O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:
a) Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2025 para a modalidade Kart;
b) Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma das etapas previstas;
c) Apresentação do comprovante de pagamento da taxa de inscrição.

II Não haverá devolução dos valores pagos antecipadamente, independentemente do motivo que o piloto venha a alegar.

III A programação será informada conforme adendo específico para cada etapa, divulgado no final de semana da etapa. A não observância dos horários e determinações especificados nos adendos, acarretará punição a ser definida a critério dos Comissários Desportivos.

IV Piloto/Mecânico que estiver em débito com o clube não poderá participar dos eventos realizados pela ABK.

Artigo 5º – Locação e sorteio dos equipamentos:

I. Os motores para as categorias **F4 Graduados**, **F4 Light, F4 Super Senior, F4 Junior e Mirim/Cadete**, serão alugados junto à RBC Preparações de Motores e sorteados nas seguintes condições:

- Sorteio realizado no local e horário previsto no cronograma de atividades, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo.
- Os competidores poderão acompanhar todo o processo.

Artigo 6º – Condições para retirada e devolução dos motores descritos no artigo 5º:

O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

I. A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da RBC Preparações de Motores, até o momento da sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal, sendo o competidor penalizado por qualquer dano ocasionado a este motor. Quaisquer danos externos no motor, coletor de escapamento, escapamento, abafador ou filtro, também serão de responsabilidade do piloto ou do seu responsável legal.

II. Os lacres não poderão ser violados; Caso os mesmos sejam rompidos, o piloto será **desclassificado**; Em caso de rotura do lacre, será feita uma análise pelo responsável técnico.

III. Após o término da tomada de tempo e corridas, os karts não poderão sair do parque fechado com os motores. Os mesmos deverão ser retirados dos karts dentro do parque fechado e entregues para vistoria. Caso os mesmos sejam retirados do parque fechado por solicitação do piloto ou do mecânico sem a devida autorização do comissário técnico, o competidor será desclassificado.

Artigo 7º – Características do motor e acessórios incluídos, para as categorias F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior, F4 Junior e Mirim/Cadete:

Os motores devidamente lacrados pela RBC Preparações serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, no capítulo II deste regulamento.

Artigo 8° – Condições para eventuais trocas dos motores para as categorias descritas no artigo 5º:

I. **F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior, F4 Junior e Mirim/Cadete**– Haverá punição com perda de 3 (três) posições no grid de largada, para pilotos que promovam a troca do motor retirado no sorteio antes da tomada e de 3 três posições caso a troca aconteça entre a tomada e as corridas;

II. **F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior, F4 Junior e Mirim/Cadete** – Não haverá punição com perda de posição no grid de largada, para pilotos que precisem trocar o motor por falha mecânica. Para que não tenha punição o Responsável Técnico dos motores deve avaliar e verificar que realmente tem um problema mecânico e que não pode ser solucionado.

SEÇÃO III – DO BRIEFING E DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 9° – Briefing: Será realizado um briefing geral para todas as categorias, logo após o final do último treino de aquecimento. A presença será obrigatória, e o piloto que se ausentar, sem apresentar uma justificativa plausível ao Diretor de Prova, será punido conforme prevê o CDA 2025.

Artigo 10° – Indumentária: Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando**:**

I. Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;

II. Macacão de mangas compridas em tecido grosso ou couro, apropriado para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;

III. Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;

IV. Protetor de pescoço obrigatório para as categorias PMK, PCK e PJMK, e aconselhável para as demais;

V. Sapatilha de competição ou tênis de cano alto;

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 11° - Circuito Oficial: O traçado a ser utilizado na etapa assim como o sentido da pista deverá ser definido e estará disponível para treino na semana seguinte a realização da etapa anterior.

Artigo 12° - Utilização dos sensores da cronometragem:

I. Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2024.

II. Os sensores estão sob a responsabilidade da ABK, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.

III. O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à ABK o valor de R$ 500,00 (Quinhentos reais).

Artigo 13° - Agrupamento de categorias: Se necessário, as categorias poderão ser agrupadas a critério dos comissários desportivos, conforme previsto no CDA. Da decisão dos comissários nesse sentido, não caberá recurso.

Artigo 14° - Tomada de Tempo:

I. Será obrigatória a utilização pelos concorrentes, de sensores fornecidos pela ABK, durante

todo o evento.

II. A sessão de tomada de tempo será de **5 (CINCO) minutos** para cada categoria.

III. Os pilotos que não comparecerem com seus karts ao local do abastecimento, no horário previsto, não poderão participar da tomada de tempo, devendo os mesmos alinhar seus karts após o último piloto classificado na tomada, obedecida a ordem do sorteio.

IV. Os concorrentes que não conseguirem completar pelo menos uma volta, terão as suas posições no grid determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado pela tomada de tempo.

Artigo 15° - Corridas:

Nos eventos com duas corridas, elas terão o seguinte número de voltas:

I. F4 Graduados – 20 voltas em cada umas das provas.
II. F4 Light / F4 Super Senior – 20 voltas em cada uma das provas.
III. F4 Junior – 15 voltas em cada uma das provas
IV. MIRIM/CADETE – 12 voltas em cada uma das provas.

Nos eventos com três corridas, elas terão o seguinte número de voltas:

V. F4 Graduados – 15 voltas em cada umas das duas primeiras provas e 20 voltas na terceira corrida
VI. F4 Light / F4 Super Senior – 15 voltas em cada umas das duas primeiras provas e 20 voltas na terceira corrida.
VII. F4 Junior – 12 voltas em cada uma das provas.
VIII. MIRIM/CADETE – 10 voltas em cada uma das provas.

Artigo 16° - Grid de Largada:

I **F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior e F4 Junior**: **nos eventos 2, 3, 4 e 5:** O grid de largada da primeira prova do evento será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na segunda prova, o grid de largada terá por base o resultado da primeira prova, sendo que os 5 primeiros colocados terão suas posições invertidas, ou seja, o 1° colocado largando em 5° e o 5° colocado em 1° e assim por diante. Na eventual interrupção de uma prova, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

- **Nos eventos 1 e 6**: O grid de largada da primeira prova do evento será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na segunda prova, o grid de largada terá por base o resultado da primeira prova, sendo que os 5 primeiros colocados terão suas posições invertidas, ou seja, o 1° colocado largando em 5° e o 5° colocado em 1° e assim por diante. A terceira prova, o grid será a somatória de pontos, das duas primeiras corridas. O piloto que tiver obtido mais pontos na soma da primeira e da segunda corrida será o pole position da terceira corrida e assim por diante. No caso de empate de pontos, o critério de desempate será o melhor resultado da tomada de tempo. O critério de pontos será o mesmo do Artigo 21, Inciso I.

II **Mirim e Cadete** – **nos eventos 2, 3, 4 e 5:** O grid de largada das duas provas do evento serão montados com base no resultado da tomada de tempo. **Nos eventos 1 e 6**: O grid de largada das duas primeiras provas do evento será montado com base no resultado da tomada de tempo. A terceira prova o grid será a somatória de pontos, das duas primeiras corridas.

Artigo 17° - Largada:

I. 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) a 5 (cinco) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado de 5 (cinco) a 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

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

III. 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.

SEÇÃO V – DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL, E DA PREMIAÇÃO

Artigo 18° – Pontuação nas provas:

A pontuação nas provas será atribuída em conformidade com o disposto a seguir:

I Tabela de pontos da 1°, 2°, 4°, 5°, 6°,7º, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13° Corrida:

Posição	Pontos
1° Colocado	11 pontos
2° Colocado	9 pontos
3° Colocado	8 pontos
4° Colocado	7 pontos
5° Colocado	6 pontos
6° Colocado	5 pontos
7° Colocado	4 pontos
8° Colocado	3 pontos
9° Colocado	2 pontos
10° Colocado	1 ponto

II Tabela de pontos da 3° e 14° corrida (a terceira corrida de cada evento):

Posição	Pontos
1° Colocado	16 pontos
2° Colocado	14 pontos
3° Colocado	13 pontos
4° Colocado	12 pontos
5° Colocado	11 pontos
6° Colocado	10 pontos
7° Colocado	9 pontos
8° Colocado	8 pontos
9° Colocado	7 pontos
10° Colocado	6 pontos
11° Colocado	5 pontos
12° Colocado	4 pontos
13° Colocado	3 pontos
14° Colocado	2 pontos
15° Colocado	1 ponto

III **POLE POSITION**: o piloto que fizer a pole position na classificação de cada evento terá 1 (um) ponto extra.
OBS: Categorias que correm juntas, a pontuação da pole position vai apenas para o piloto que obtenha o melhor tempo no geral, independente de qual categoria ele seja.

Artigo 19° - Premiação em cada evento:

I. Em todas as categorias, serão premiados com troféus, os três pilotos mais bem classificados, com base na soma dos pontos das duas ou três provas, previstos no inciso I e II do artigo 18 deste regulamento.
II. Em caso de empate será considerada a melhor posição de chegada do piloto na primeira corrida do evento.
III. Para definição do resultado final será valido o ponto de bonificação da pole position.
IV. O pódio de cada categoria será realizado ao final de todo o evento, conforme programação divulgada antes de cada evento.

Artigo 20° - Copa BRAVAR e Copa Inverno:

I. A Copa BRAVAR será realizada paralelamente ao Campeonato Baiano de Karts 2025 e levará em conta os resultados de todas as categorias nos eventos 1, 2 e 3. Serão declarados Campeões da Copa BRAVAR 2025, em suas respetivas categorias e/ou subcategorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final das 7 corridas, sem descartes.
II. A Copa Inverno será realizada paralelamente ao Campeonato Baiano de Karts 2025 e levará em conta os resultados de todas as categorias nos eventos 4, 5 e 6. Serão declarados Campeões da Copa Inverno 2025, em suas respetivas categorias e/ou subcategorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final das 7 corridas, sem descartes.
III. Os critérios de desempate serão os mesmos do Artigo 22°.

Artigo 21° - Classificação final:

I. Serão declarados Campeões Baianos de Kart 2025, em suas respetivas categorias e/ou subcategorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final das 14 corridas, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-4, ou seja, das 4 (quatro) menores pontuações de pista dentre as quatorze provas da competição, conforme previsão no CDA (Código Desportivo de Automobilismo). Os pontos de bonificações, pole position, também serão computados
II. Para fazer jus ao título de campeão ou de vice-campeão, o piloto deverá ter largado em pelo menos 10 (dez) provas da competição.
III. Poderá ser descartado o resultado de prova em que o piloto tiver sido desclassificado por falta de peso.
IV. As desclassificações técnicas ocorridas nas etapas não poderão ser utilizadas como descarte.
V. As desclassificações desportivas/disciplinares ocorridas nas etapas não poderão ser utilizadas como descarte.

Artigo 22° – Desempate: Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das quartorze provas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I, II e III deste artigo.

I. Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato com igual número de pontos, o campeão será o que tiver obtido o maior número de primeiros lugares;
II. Persistindo o empate, será o que tiver o maior número de segundos lugares e assim por diante até o maior número de posição superior;
III. Ainda persistindo o empate será campeão o piloto que obtiver o maior número de pole-position. Se ainda persistir o empate será o piloto com o maior número de melhor volta por bateria.

SEÇÃO VI – DAS RECLAMAÇÕES, DOS RECURSOS, E DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 23° - Normas Gerais:

I. Só será permitida a inscrição dos pilotos que estejam em dia com as obrigações perante o kartódromo. Caso haja alguma pendência, os pontos da etapa ou do campeonato poderão ser retirados.

II. Só será permitida a inscrição dos pilotos portando a Cédula Desportiva Nacional emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade.

III. Será de total responsabilidade do piloto e seu representante legal, a conduta de qualquer membro da equipe, familiar ou convidados, cabendo-lhe (ao piloto) simultaneamente, as sanções/penalidades previstas no CDA/RNK.

Artigo 24° - Reclamações e Recursos: As reclamações serão admitidas, desde que em conformidade com o previsto nos Capítulos XVII, XVIII e XIX do Código Desportivo do Automobilismo 2025,

Artigo 25° - Penalidades:

I. São infrações ao Regulamento:

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

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

a. Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
b. Perda de posição no “grid”;
c. Acréscimo no tempo total;
d. Perda de volta;
e. Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
f. Perda de posição na ordem de chegada;
g. Multa (independentemente de outras sanções);
h. Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
i. Proibição de acesso à área técnica desportiva;
j. Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
k. Time Penalty

III. A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

IV. As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

V. Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

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

VII. O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do Kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos.

Artigo 26° - Casos Omissos: O que não está explicitamente escrito neste Regulamento e no(s) adendo(s) fica terminantemente proibido. Todas as dúvidas e outros assuntos não mencionados serão regidos pelo CDA/RNK vigentes. Os casos omissos serão resolvidos pelos Comissários Desportivos, baseados no RNK/CDA vigentes.

CAPÍTULO II
DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 27° – Pneus - Especificações: Para todas as categorias os pneus serão da marca MG, seguindo especificação do artigo 28.

Artigo 28° – Sistemática de utilização dos pneus para pilotos das categorias F4 Graduado, F4 Light, F4 Super Senior, F4 Junior e Mirim/Cadete:

I. As Categorias **F4 Graduados, F4 Light e F4 Super Senior** poderão utilizar 01 (um) jogo de pneu novos ou usados para cada um dos eventos, modelo SH2.
II. A categoria **F4 Junior**, utilizará 01 (um) jogo de pneu para os 03 (três) primeiros eventos (1º, 2º e 3º eventos), 01 (um) jogo de pneu para o 4°, 5°, 6º eventos. A lacração e verificação dos pneus serão realizadas na véspera ou no dia da corrida do 1° evento e do 4º evento. Modelo SH2
III. A categoria **MIRIM/CADETE**, utilizará 01 (um) jogo de pneu para os 03 (três) primeiros eventos (1º, 2º e 3º eventos), 01 (um) jogo de pneu para o 4°, 5°, 6º eventos. A lacração e verificação dos pneus serão realizadas na véspera ou no dia da corrida do 1° evento e do 4º evento. Modelo SC2
IV. Caso algum piloto tenha um ou mais de seus pneus de corrida danificado, deverá apresentá-lo (s) ao comissário desportivo e/ou técnico a fim de que possa ser autorizada a (s) sua (s) substituição (ões). O piloto deverá apresentar um pneu em condições parecidas de uso com as do pneu substituído, que ficará a critério do comissário de prova. Caso não haja um pneu em condições semelhantes e o piloto só tiver como opção um pneu melhor ou um pneu novo, o mesmo poderá realizar a substituição, porém será obrigado a acrescer 8 (oito) Kg ao conjunto Kart/piloto (para a tomada e/ou corrida).
V. O piloto ou chefe de equipe fica responsável em retirar os pneus e/ou rodas após o uso previsto para os mesmos, quando cessará a responsabilidade da ABK pela guarda desses equipamentos.

Artigo 29° – Utilização dos pneus para concorrentes das categorias F4 Junior e MIRIM/CADETE, inscritos em eventos avulsos: Os pilotos que optarem pela participação de forma avulsa em alguns dos eventos, deverão proceder conforme descrito abaixo:

I. Para as categorias F4 Junior, Mirim/Cadete, o piloto que não participar dos **eventos 1 e/ou 4**, deverá acrescer **nos eventos 2 e/ou 5** um lastro extra de **6 (seis) kg**, e no **evento seguinte, o 3 e/ou 5,** deverá acrescentar **3 (três) kg**, por estarem utilizando pneus mais novos em descompasso com os demais concorrentes. Caso a primeira participação seja no **evento 3 (três) ou** no **evento 5 (cinco)** o lastro extra será de **8 (oito) kg**.

Artigo 30° – Pneus para chuva: A utilização do pneu de chuva será definida pela direção de prova, caso tenha necessidade.

Artigo 31° – Filtros de Chuva: Em caso de chuva nos treinos oficiais, classificação e/ou corrida (motores RBC), o filtro original deverá ser substituído por um filtro de chuva cedido pela RBC. Na devolução do motor o filtro original deverá ser devolvido intacto, caso não ocorra o piloto deverá arcar com a aquisição de um novo filtro.

Artigo 32° – Eixos: Para as categorias **F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior e F4 Junior**, o eixo deverá ser obrigatoriamente os eixos homologados pela MEGA para o Campeonato do Nordeste com as seguintes especificações:

I. DIAMETRO DE 50 mm
II. PAREDE 2.0 mm
III. AÇO 1020 – TREFILADO

IV. COMPRIMENTO 1030 mm
V. DUREZA: 95/97 Hrb
VI. COM OXIDAÇÃO PRETO
VII. GRAVAÇÃO LASER NO CENTRO: LOGOTIPO COPA NORTE/NORDESTE/CBA/MEGA
VIII. GRAVAÇÃO NAS BORDAS INTERNAS EIXO; COPA NN
IX. NUMERADOS COM LASER E PUNÇÃO
X. O eixo só poderá ser adquirido através da ABK ou alguma entidade autorizada pela MegaKart para a venda dos eixos COPA NN.

Artigo 33° - Combustível e Abastecimento:

I. **Categorias F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior e F4 Junior e Mirim/Cadete:** Todas as categorias farão abastecimento **único** para a tomada de tempo e as 2 (duas) ou 3 (três) corridas do evento.
II. O combustível de prova será fornecido pela organização.
III. Para a tomada de tempo os karts deverão ser conduzidos ao parque fechado de abastecimento com seus tanques e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2024, na quantidade de até 10 (dez) litros por competidor.
IV. Após a abastecimento todos os tanques serão lacrados e deverão permanecer intactos durante toda a competição.
V. Será proibido, sob pena das sanções previstas:
- Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores;
- Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento, durante o abastecimento;
- Retornar com o kart ao BOX depois de abastecido;
- Durante o abastecimento do Kart, seja para a tomada ou para a corrida, será permitida a presença de apenas um mecânico ou responsável pelo Kart e do piloto, se assim desejar;

Artigo 34° – Peso:

I. Para as categorias **F4 Graduados, F4 Light, F4 Super Senior e Rental**, o peso mínimo do conjunto kart mais piloto será de **183kg.**
II. Para as categorias **F4 Junior**, o peso mínimo do conjunto kart mais piloto será de **155kg.**
III. Para as categorias Mirim e Cadete o peso mínimo do conjunto kart mais piloto será de **106kg.**
IV. Os pilotos que desejarem, poderão acrescer ou retirar lastro em seus karts para a segunda prova e final.
V. Após todas as corridas é obrigatória a pesagem de todos os conjuntos kart/piloto.
VI. Após a Tomada de Tempo poderá, a critério dos Comissários, ser realizada a pesagem dos conjuntos Kart/pilotos de forma padronizada para posição dos Karts e dos pilotos.
VII. Será demarcada na balança com uma linha a posição indicativa de posicionamento do eixo traseiro do kart e os pilotos deverão estar sentados nos bancos dos karts.
VIII. Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo estabelecido o piloto terá o direito de sair do kart e proceder a nova pesagem no mesmo momento. Em hipótese alguma será permitida nova pesagem em momento posterior.
IX. Em caso de falta de energia ou não funcionamento da balança a direção de prova deverá decidir o critério a ser adotado, sendo certo, que todos os lastros de cada kart deverão ser lacrados e não poderão ser removidos até o final da etapa.

Artigo 35° – Da Relação:

I. Para as categorias **F4 Graduados, F4 Light e F4 Super Senior** será obrigatório a utilização de embreagem 13 dentes e coroa **41 dentes**. Passo 428
II. Para as categorias **F4 Junior** será obrigatório a utilização de embreagem 13 dentes e coroa **39 dentes**. Passo 428
III. Para as categorias **Mirim e Cadete**, será obrigatório a utilização de embreagem 20 dentes e coroa de **65 dentes**. Passo 219

Artigo 36° – Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes,

AIM, Alfano, Bruso, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

Artigo 37° – Categorias F4 Graduados, F4 Light e F4 Super Senior: Motores alugados na RBC

I. **MOTOR** – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, escapamento e mesa. Fornecido e sorteado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA

II. **COROA** – 41 dentes

III. **CARENAGEM** – Deverá ser composta por dois Painéis Laterais, pelo Painel Dianteiro (bico) e pelo Painel Superior Dianteiro (gravata), seguindo homologação CBA, FIAKarting/CBA. **Parágrafo primeiro:** Presilhas do Painel Dianteiro (Bico) serão de livre procedência.

A. Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painel Dianteiro (Bico) tipo FIAKarting, homologado CBA, FIAKarting/CBA. Em todos os casos, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Artigo 30 das Prescrições Especificas da FIAKarting, no Artigo 2.7.1.5 do Regulamento Técnico FIAKarting e nos termos previstos no desenho técnico nº 2d transcrito.

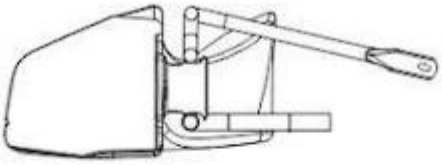
Parágrafo primeiro: O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da tomada de tempos e provas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2d da CIK. A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no inciso VI do artigo 24 do RNK 2025.

Parágrafo segundo: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIAKarting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no parágrafo quarto do inciso VII do artigo 24 do RNK 2025. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.

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

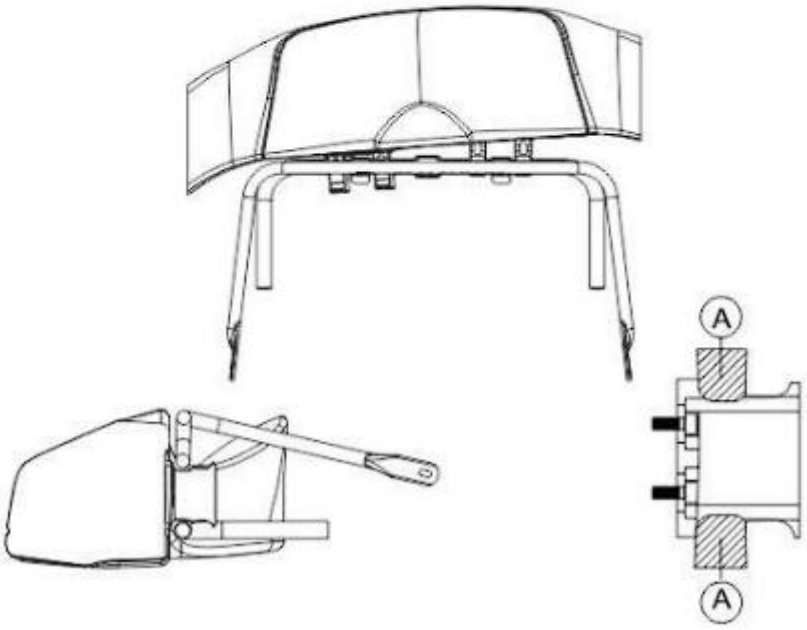
Desenho Técnico nº 2d Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

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



Parágrafo quarto: Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariada.
Parágrafo quinto: a largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto "eixo" dianteiro.

B. O Painel Lateral não poderá ultrapassar a altura de 280,0mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro da linha delimitada pelos pneus dianteiro e traseiro em pista seca (ou no máximo a 40mm desta), ou pela linha perpendicular ao pneu traseiro em pista molhada, conforme diagrama do artigo 41 do RNK 2025.
C. O Painel Superior Dianteiro (Gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50,0mm 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.
D. Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte deles se desprender, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
    i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
    ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
    iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
    iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
E. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das

situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

F. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

G. Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação do painel frontal. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.

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

I. Será permitido o intercâmbio das peças carenagens homologadas dentro de suas categorias.

IV. **CHASSIS** – Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA ou CIK/CBA

A. Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, não podendo apresentar emendas ou costura., com diâmetro de 50mm com 1030mm no máximo e especificações conforme o artigo 31 deste regulamento.

B. Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro, deverão ter o comprimento de 90,0 mm (± 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.

C. A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros.

V. **PARA-CHOQUES** – Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, FIAKarting/CBA.

A. Será permitido o uso de abraçadeira plástica, exclusivamente como item de segurança, de modo a impedir que o para-choque, mesmo quando solto, se arraste pelo solo. Será expressamente proibida a sua utilização, com o objetivo de fixação do para-choque.

B. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer de suas partes desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

C. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

D. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte do para-choque traseiro estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

VI. **PROTETOR DA CORRENTE** – 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 protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

VII. **ESCAPAMENTO** – Somente serão permitidos da marca SPINERY e Roma, com bocal de 01 (uma) saída, sem retrabalho, conforme ficha de homologação. Não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro do chassi, bem como o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem, sendo limitada a intensidade sonora do escapamento em

103,0 dB (cento e três decibéis), deverá ser utilizado o escapamento com a curva original homologada, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência.

VIII. **FLEXIVEL**: Serão permitidos o uso de flexíveis de material ferroso ou inox com comprimento de 8cm a 10cm, com tolerância de 0,5cm para menos ou para mais.

IX. **TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem. O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros. É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

X. **PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **183 kg**.

XI. **IDENTIFICAÇÃO** – placa de fundo na cor amarela e número na cor preta com a letra de identificação “F4G” para F4 Graduado, “F4L” para F4 Light e “F4SS” para F4 Super Senior.

Artigo 38° – Categorias F4 Junior: Motores alugados na RBC

I. **MOTOR** – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrifuga, escapamento e mesa. Fornecido e sorteado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA

II. **COROA** – 39 dentes

III. **CARENAGEM** – Deverá ser composta por dois Painéis Laterais, pelo Painel Dianteiro (bico) e pelo Painel Superior Dianteiro (gravata), seguindo homologação CBA, FIAKarting/CBA.
Parágrafo primeiro: Presilhas do Painel Dianteiro (Bico) serão de livre procedência.

A. Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painel Dianteiro (Bico) tipo FIAKarting, homologado CBA, FIAKarting/CBA. Em todos os casos, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Artigo 30 das Prescrições Especificas da FIAKarting, no Artigo 2.7.1.5 do Regulamento Técnico FIAKarting e nos termos previstos no desenho técnico nº 2d transcrito.

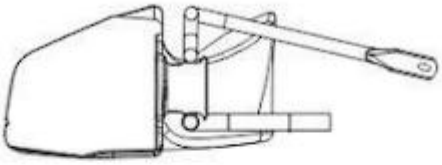
Parágrafo primeiro: O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da tomada de tempos e provas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2d da CIK. A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no inciso VI do artigo 24 do RNK 2025.

Parágrafo segundo: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIAKarting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no parágrafo quarto do inciso VII do artigo 24 do RNK 2025. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.

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

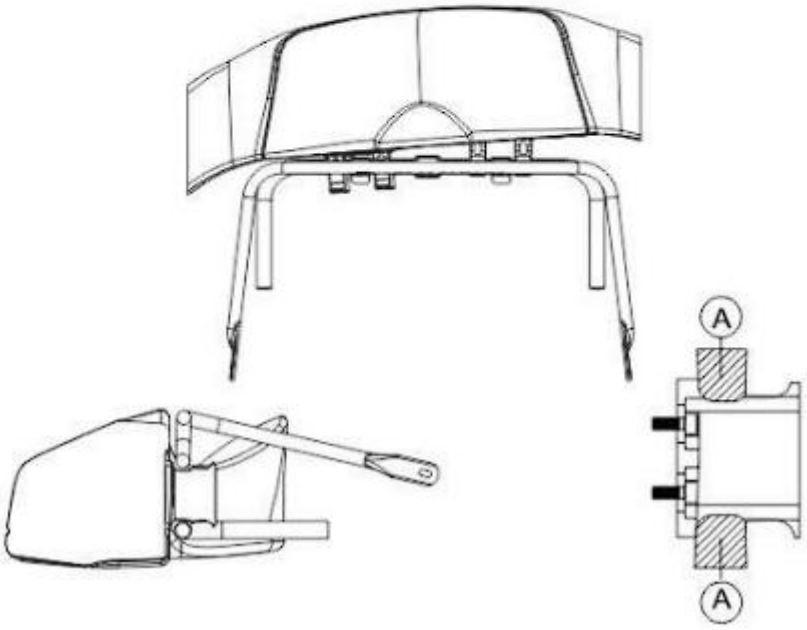
Desenho Técnico nº 2d Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

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



Parágrafo quarto: Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariada.
Parágrafo quinto: a largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto "eixo" dianteiro.

B. O Painel Lateral não poderá ultrapassar a altura de 280,0mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro da linha delimitada pelos pneus dianteiro e traseiro em pista seca (ou no máximo a 40mm desta), ou pela linha perpendicular ao pneu traseiro em pista molhada, conforme diagrama do artigo 41 do RNK 2025.
C. O Painel Superior Dianteiro (Gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50,0mm 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.
D. Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte deles se desprender, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
    i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
    ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
    iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
    iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
E. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das

situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

F. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

G. Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação do painel frontal. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.

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

I. Será permitido o intercâmbio das peças carenagens homologadas dentro de suas categorias.

IV. **CHASSIS** – Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA ou CIK/CBA

A. Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, não podendo apresentar emendas ou costura., com diâmetro de 50mm com 1030mm no máximo e especificações conforme o artigo 31 deste regulamento.

B. Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro, deverão ter o comprimento de 90,0 mm (± 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.

C. A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros.

V. **PARA-CHOQUES** – Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, FIAKarting/CBA.

A. Será permitido o uso de abraçadeira plástica, exclusivamente como item de segurança, de modo a impedir que o para-choque, mesmo quando solto, se arraste pelo solo. Será expressamente proibida a sua utilização, com o objetivo de fixação do para-choque.

B. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer de suas partes desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

C. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

D. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte do para-choque traseiro estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

VI. **PROTETOR DA CORRENTE** – 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 protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

VII. **ESCAPAMENTO** – Somente serão permitidos da marca SPINERY e Roma, com bocal de 01 (uma) saída, sem retrabalho, conforme ficha de homologação. Não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro do chassi, bem como o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem, sendo limitada a intensidade sonora do escapamento em

103,0 dB (cento e três decibéis), deverá ser utilizado o escapamento com a curva original homologada, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência.

VIII. **FLEXIVEL**: Serão permitidos o uso de flexíveis de material ferroso ou inox com comprimento de 8cm a 10cm, com tolerância de 0,5cm para menos ou para mais.

IX. **TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem. O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros. É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

X. **PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **155 kg**.

XI. **IDENTIFICAÇÃO** – placa de fundo na cor amarela e número na cor preta com a letra de identificação “F4J”.

Artigo 39° – Categorias Mirim e Cadete: Motores alugados na RBC

I. **MOTOR** – O motor será o Honda GX160, com embreagem de 20 dentes, fornecido e sorteado pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA

II. **COROA** – 65 dentes

III. **CARENAGEM** – Deverá ser composta por dois Painéis Laterais, pelo Painel Dianteiro (bico) e pelo Painel Superior Dianteiro (gravata), seguindo homologação CBA, FIAKarting/CBA. **Parágrafo primeiro:** Presilhas do Painel Dianteiro (Bico) serão de livre procedência.

A. Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painel Dianteiro (Bico) tipo FIAKarting, homologado CBA, FIAKarting/CBA. Em todos os casos, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Artigo 30 das Prescrições Especificas da FIAKarting, no Artigo 2.7.1.5 do Regulamento Técnico FIAKarting e nos termos previstos no desenho técnico nº 2d transcrito.

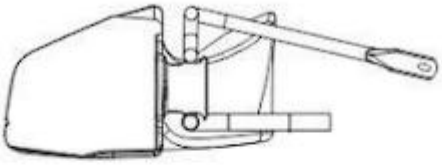
Parágrafo primeiro: O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da tomada de tempos e provas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2d da CIK. A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no inciso VI do artigo 24 do RNK 2025.

Parágrafo segundo: Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIAKarting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista no parágrafo quarto do inciso VII do artigo 24 do RNK 2025. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.

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

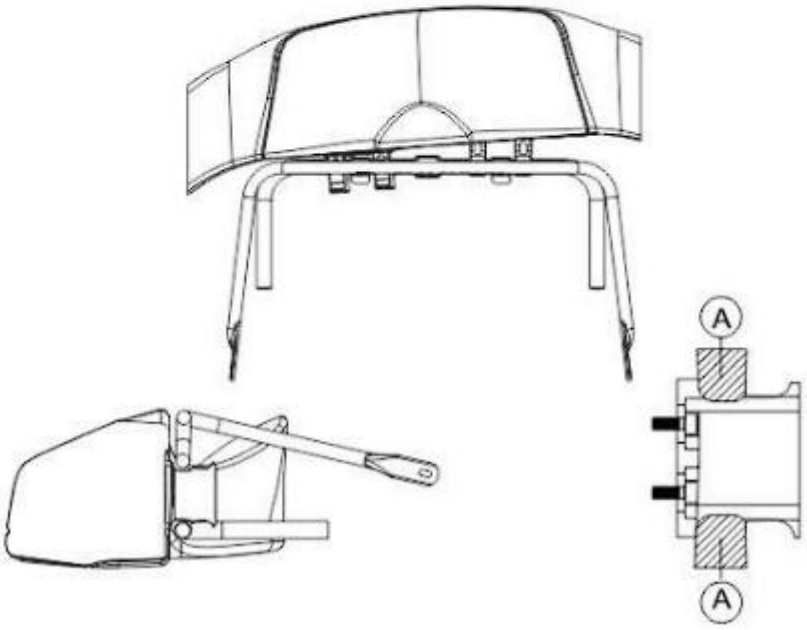
Desenho Técnico nº 2d Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

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



Parágrafo quarto: Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariada.
Parágrafo quinto: a largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto "eixo" dianteiro.

B. O Painel Lateral não poderá ultrapassar a altura de 280,0mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro da linha delimitada pelos pneus dianteiro e traseiro em pista seca (ou no máximo a 40mm desta), ou pela linha perpendicular ao pneu traseiro em pista molhada, conforme diagrama do artigo 41 do RNK 2025.
C. O Painel Superior Dianteiro (Gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50,0mm 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.
D. Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte deles se desprender, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
    i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
    ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
    iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
    iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
E. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das

situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

F. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
G. Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação do painel frontal. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
H. Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
I. Será permitido o intercâmbio das peças carenagens homologadas dentro de suas categorias.

IV. **CHASSIS** – Deverá ser homologado CBA. Os tubos deverão ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476

A. Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
B. A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete.
C. Mangas de eixo: I. Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante. II. O posicionamento das mangas dentro do “U” será livre. III. Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
D. Será admitido o uso de arruelas “secas” (sem mancal deslizante, esfera, ou similar) nas categorias acima, sem modificação dos “U”s de manga, que devem permanecer como homologado.
E. Rodas: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.
F. Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (±1mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (±1mm).
G. Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
H. Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
I. Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias

V. **PARA-CHOQUES** – Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, FIAKarting/CBA.

A. Será permitido o uso de abraçadeira plástica, exclusivamente como item de segurança, de modo a impedir que o para-choque, mesmo quando solto, se arraste pelo solo. Será expressamente proibida a sua utilização, com o objetivo de fixação do para-choque.
B. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer de suas partes desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
    i. Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
    ii. Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
    iii. Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
    iv. A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
C. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono

da atividade.

D. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte do para-choque traseiro estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

VI. **PROTETOR DA CORRENTE** – 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 protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

VII. **ESCAPAMENTO** – Escapamento – Deverá ser utilizado como escapamento, o abafador homologado CBA, com curva de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova, pode acarretar a desclassificação do piloto. Não deve haver escape de gases através dos rebites ou outros elementos de fixação da tampa em aço ao corpo de alumínio, bem como através de folga entre estas peças. Qualquer destas situações detectadas podem levar à desclassificação do piloto. Sugerimos o uso de massa vedante de escape de qualquer marca.

VIII. **TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem. O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros. É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

IX. **PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **106 kg**.

X. **IDENTIFICAÇÃO** – – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, com a letra M para a categoria Mirim, e letra C para a categoria Cadete.

Artigo 40° – Vistorias:

I. Poderão ser vistoriados a qualquer momento do evento, a critério do comissário técnico, quaisquer itens dos karts, tais como: número de dentes das coroas e do pinhão, vela, carburador, etc., além das vistorias normais.

II. Após o término da corrida 1 e corrida 2, os competidores que se classificarem em 1º, 2º, 3º, 4º e 5º lugares e outro decidido por sorteio realizado pelo comissário técnico, deverão apresentar seus conjuntos Kart/motor, montados, ao comissário técnico, para verificações técnicas.

III. Também a critério do Comissário Técnico, este pode optar em efetuar a vistoria nos karts apenas ao final da corrida 2. Nesse caso, a vistoria final valerá para as duas baterias ou corridas, além da tomada de tempos.

- Somente se houver desclassificação de um ou dois pilotos dentre os três primeiros, será vistoriado também o 4º, no caso de uma desclassificação e, o 4º e o 5º no caso de duas desclassificações.
- No caso de os três primeiros serem desclassificados será feita a vistoria apenas dos 4º e 5º colocados, além do sorteado.

IV. Será realizada vistoria dos lacres dos motores de todos os Karts após a tomada de tempo e após todas as corridas.

V. Será realizada vistoria técnica de todos os Karts após a 1°classificatória, 2° classificatória e a Final.

VI. Os motores deverão ser retirados e devolvidos a RBC dentro do parque fechado ou local sinalizado por eles após a liberação pelo comissário técnico.

VII. Em caso de vistoria técnica nos karts e motores após o término das corridas ou baterias, comprovada alguma irregularidade, será o piloto desclassificado dessa bateria.

VIII. Caso a irregularidade seja detectada após a tomada de tempo, o piloto será penalizado e largará na última posição.

IX. A retirada do kart pelo mecânico ou competidor do Parque Fechado, sem a autorização expressa do Comissário Técnico, implicará na automática desclassificação do piloto.

Artigo 41° – Efeito classificatório: Para classificação, terão efeito os karts que percorrem no mínimo 75 % medido tanto em tempo ou em quantidade de voltas das baterias. Sempre que o número resultante não for inteiro, o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior**.**

Artigo 42° – Efeito desclassificatório / Parque Fechado / Vistoria

I. Qualquer manutenção no parque fechado deverá ser previamente autorizada pelo comissário técnico.

II. Em caso de substituição de qualquer componente no kart, o piloto ou mecânico deverá entregá-lo (s) ao comissário técnico e só poderá retirá-lo (s) ao final da prova, após vistoria/verificação do comissário técnico, sob pena de desclassificação sumária na corrida em que este componente foi utilizado.

III. Será proibida a entrada de mecânicos no parque fechado após o término das corridas e das tomadas até que seja solicitada a entrada dos mesmos pelos comissários responsáveis.

IV. Será proibida a entrada de ferramentas no parque fechado após as tomadas de tempo e das baterias (exceto as necessárias para entrega dos motores para vistoria técnica, quando solicitadas).

V. Será permitida a entrada de apenas um mecânico (ou ajudante), além do piloto, devidamente identificado por colete específico, na área da pista, seja na tomada de tempo ou na corrida.

VI. Antes da tomada de tempo e da corrida 1, ficam permitidos o uso de calibradores de pneus na área de manutenção na pista, nunca durante as mesmas.

VII. Em caso de desclassificação técnica na tomada de tempo o piloto será punido com a perda da classificação e largará em último no grid das duas provas classificatórias.

VIII. Caso a desclassificação ocorra ao término da bateria o piloto será desclassificado da mesma.

IX. No caso de desclassificação por falta de peso as punições serão de: na tomada, largará de último; Se em alguma corrida, desclassificação da mesma.

X. As desclassificações técnicas e desportivas/disciplinares, ocorridas nas corridas não poderão ser utilizadas como descarte

XI. Fica assegurado ao piloto o “direito de reclamação”, conforme previsto no Artigo 24° deste instrumento e de acordo com o CDA/RNK.

Artigo 43° – Disposições Finais: O presente regulamento foi elaborado pela Associação Baiana de Karts - ABK. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Lauro de Freitas, 10 de Março de 2025.

Associação Baiana de Karts - ABK