



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2018

ÍNDICE

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

	<u>PÁGINA</u>
Artigo 1º – Das Normas.....	4
Artigo 2º – Da Promoção e Organização	4
Artigo 3º – Da Supervisão	4
Artigo 4º – Do Regulamento Particular	4
Artigo 5º – Da Participação.....	5

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Artigo 6º – Dos Pilotos de Kart	5
Artigo 7º – Da Promoção de pilotos.....	6
Artigo 8º – Das Categorias Opcionais.....	6
Artigo 9º – Da Indumentária.....	6
Artigo 10 – Do Uso do Box.....	7

CAPÍTULO III - DAS PROVAS

Artigo 11 – Da Tomada de Tempo.....	7
Artigo 12 – Da Formação do <i>Grid</i> de Largada.....	8
Artigo 13 – Da Largada da Prova.....	8
Artigo 14 – Do Acesso à Pista.....	9

Artigo 15 – Do Final de Atividades de Pista	9
Artigo 16 – Da Classificação.....	9
Artigo 17 – Da Premiação	10

CAPÍTULO IV - DAS PENALIDADES

Artigo 18 – Das Infrações.....	10
Artigo 19 – Das Penalidades.....	10
Artigo 20 – Da Emissão de Cheque Sem Provimento de Fundos ou Sustado.....	10

CAPÍTULO V - DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Artigo 21 – Da Validade.....	10
Artigo 22 – Do Lacre / Da Identificação.....	11
Artigo 23 – Dos Procedimentos.....	11

CAPÍTULO VI - DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 24 – Do Direito de Reclamação.....	11
Artigo 25 – Da Apresentação e do Endereçamento da Reclamação.....	11
Artigo 26 – Dos Prazos e do Atendimento da Reclamação.....	12
Artigo 27 – Das Reclamações Desportivas e Técnicas.....	12
Artigo 28 – Do Direito de Recurso à Comissão Disciplinar.....	12
Artigo 29 – Do Resultado.....	12

CAPÍTULO VII - DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 30 – Do Circuito de Rua.....	13
-------------------------------------	----

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO VIII - DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 31 – Das Proibições.....	13
Artigo 32 – Dos Equipamentos.....	13
Artigo 33 – Do Motor.....	13
Artigo 34 – Do Escapamento.....	14
Artigo 35 – Do Carburador.....	16

Artigo 36 – Do Peso.....	16
Artigo 37 – Do Chassi.....	17
Artigo 38 – Dos Freios.....	18
Artigo 39 – Da Carroceria.....	18
Artigo 40 – Do Para-choque Traseiro.....	19
Artigo 41 – Do Combustível.....	19
Artigo 42 – Dos Pneus.....	20
Artigo 43 – Da Identificação.....	20
Artigo 44 – Da Avaria Técnica.....	21
Artigo 45 – Das Monomarcas.....	21
Artigo 46 – Dos Acessórios Proibidos.....	21

CAPÍTULO IX – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

Artigo 47 – Das Categorias PMK e PCK.....	21
Artigo 48 – Da Categoria PJMK.....	23
Artigo 49 – Da Categoria PJK.....	24
Artigo 50 – Da Categoria PNK.....	25
Artigo 51 – Da Categoria PGK.....	26
Artigo 52 – Da Categoria PSK B.....	27
Artigo 53 – Da Categoria PSK A.....	28
Artigo 54 – Da Categoria SS.....	29
Artigo 55 – Da Categoria SK.....	30
Artigo 56 – Da Categoria F4.....	31
Artigo 57 – Da Categoria CODASUR.....	32
Artigo 58 – Da Categoria CODASUR Júnior.....	33
Artigo 59 – Da Categoria Internacional OK.....	33
Artigo 60 – Da Categoria Internacional OK Júnior.....	34

CAPÍTULO X – DO SORTEIO DE MOTORES

Artigo 61 – Das Especificações e Procedimentos para o sorteio de motores.....	34
---	----

CAPÍTULO XI – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 62 – Dos Casos Omissos.....	35
Artigo 63 – Das Responsabilidades.....	36

REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2018

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I – DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1º – Das 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, 2018.

Artigo 2º – Da Promoção e da Organização: A promoção e a organização de qualquer evento serão atribuições da CBA, da(s) FAU(s) ou dos clubes filiados, ou ainda de empresas promotoras legalmente constituídas, devidamente autorizadas e aprovadas pelos clubes filiados, pelas FAUs, ou pela CBA, sob a supervisão da FAU ou da CNK, conforme o caso.

Artigo 3º – Da Supervisão: A supervisão dos eventos será exercida pela COMISSÃO NACIONAL DE KART - CNK, nos eventos de âmbito internacional, nacional e interestadual, e pelas FAU(s) nos de âmbito estadual, intermunicipal e municipal.

Artigo 4º – Do regulamento particular: Deverá ser divulgado com antecedência mínima de 30 (trinta) dias para competições em vias públicas e até o término das inscrições para circuitos ou percursos permanentes e/ou temporários e, nele deverá constar o que segue:

- I 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.
- II Designação do campeonato / evento / prova / nome do Kartódromo;
- III Data / local da realização;
- IV Nome do promotor do evento;
- V Nome da entidade organizadora do evento;
- VI Nome(s) da(s) entidade(s) supervisora(s) do evento;
- VII Nome das Autoridades desportivas: Presidente da CBA, Presidente da FAU, Presidente do clube organizador e outras que se fizerem necessárias;
- VIII Nome dos Oficiais de Competição:
 - a) Comissários Desportivos;
 - b) Diretor de Corrida;
 - c) Diretor de Prova;
 - d) Comissários Técnicos;
 - e) Juiz de Largada/Chegada;
 - f) Secretária (o);
 - g) Serviço Médico – Médico Responsável – CRM;
 - h) Nome da equipe de cronometragem e seu responsável;
 - i) E outras que se fizerem necessários;
- IX Descrição detalhada das competições programadas especificando:
 - a) Categorias;
 - b) Número mínimo/máximo de concorrentes;
 - c) Combustível; Óleo 2 Tempos; Mistura;
 - d) Outros que se fizerem necessários.

- X Dados do Kartódromo:
 - a) Nome;
 - b) Endereço completo e contatos;
 - c) Pista:
 - 1 Largura;
 - 2 Comprimento;
 - 3 Sentido de Rolamento;
- XI Informações completas sobre as inscrições, tais como: requisitos, valor (es), local (is), horário (s) e data de abertura e de encerramento;
- XII Informações sobre a segurança;
- XIII Quadro completo com as datas e horários de treinos, “briefing” e baterias.

Artigo 5º – Da 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 concorrentes de outros países.

- I 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.
- II 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

Artigo 6º – Dos pilotos de kart: Para participação em provas de kart, será exigida a Cédula Desportiva Nacional CBA 2018.

- I Graduação das categorias da Cédula Desportiva Nacional:
 - a) Piloto Mirim de Kart – PMK;
 - b) Piloto Cadete de Kart – PCK;
 - c) Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK;
 - d) Piloto Junior de Kart – PJK;
 - e) Piloto Novato de Kart – PNK;
 - f) Piloto Graduado de Kart – PGK;
 - g) Piloto Sênior de Kart “B” – PSK-B;
 - h) Piloto Sênior de Kart “A” – PSK-A;
 - i) Piloto de Kart Indoor – PKI;
- II Para requerer a Licença de Kart, os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento:
 - a) PMK – em 2010 e 2011;
 - b) PCK – de 2007 a 2009;
 - c) PJMK – de 2005 a 2007;
 - d) PJK – de 2003 a 2005;
 - e) PNK – antes de 2003;
 - f) PGK – antes de 2004;
 - g) PSK-B ou PSKA – antes de 1988. Os pilotos que tiveram filiação anterior PSK-A ou PSK-B, poderão permanecer nestas categorias.
 - h) PKI - antes de 2004, e exclusiva para competições com karts tipo indoor.
- III 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 aquela da sua cédula desportiva, salvo regulamento específico do campeonato.
Parágrafo único: Somente os pilotos com Cédula Desportiva PKI poderão ter suas licenças de kart substituídas no mesmo ano.

Artigo 7º – Da promoção de pilotos:

- I Nas categorias PMK, PCK, PJMK, e PJK, a promoção será exclusivamente por idade.
- II PGK: Promovido das categorias PJK e PNK (antiga PK), observando os limites de idade, e:
 - a) Classificados do 1º (primeiro) ao (3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria PNK (antiga PK);
 - b) Classificado em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais e nos campeonatos estaduais na categoria PNK (antiga PK);
 - c) Pilotos nascidos antes de 2003 com diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA;
 - d) Pilotos nascidos antes de 2003 com carteira PGC (Master, PGC-A e PGC-B).
 - e) Pilotos com carteira PSK-A poderão, por opção, competir na PGK.
- III PSK-A: Promovidos da categoria PSK-B, observado o limite de idade e:
 - a) Pilotos PGK – opcional, observado o limite de idade.
 - b) Pilotos PSK-B – classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus nacionais.
 - c) Pilotos PSK-B classificados em 1º (primeiro) lugar nos campeonatos interestaduais e nos campeonatos estaduais promovidos pelas FAUs.
 - d) Pilotos nascidos antes de 1988 com licença Master, PGC-A, PGC-B, PGVT-A, PGVT-B e PGRV.

Artigo 8º – Das categorias opcionais:

- I Shifter kart – SK: Aberta a pilotos nascidos antes de 2002, ou portadores de Cédula Desportiva Nacional PGK;
Parágrafo único: Dependendo do *grid*, esta categoria poderá ser dividida em Graduado e Sênior.
- II Fórmula 4 – F-4 – Dependendo do *grid*, esta categoria poderá ser dividida em:
 - a) F4 Graduado – Aberta a pilotos nascidos antes de 2004; Pilotos portadores da CDN PSK A poderão ser se inscrever nesta categoria.
 - b) F4 Sênior – Aberta a pilotos nascidos antes de 1988;
 - c) F4 Super Sênior – Aberta a pilotos antes de 1974;
 - d) F4 Super Sênior Master – Aberta a pilotos nascidos antes de 1963;
- III Super Sênior – SS – Dependendo do *grid*, esta categoria poderá ser dividida em:
 - a) Super Sênior – Aberta a pilotos nascidos antes de 1974;
 - b) Super Sênior Master – Aberta a pilotos nascidos antes de 1963.
- IV CODASUR – C: Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva.
- V CODASUR Júnior – CJr: Aberta a pilotos com 12 anos completados no decurso do ano da emissão da cédula desportiva, e até 14 anos na data em que a cédula desportiva for emitida.
- VI Internacional OK – OK: Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva.
- VII Internacional OK Júnior – OKJr: Aberta a pilotos com 12 anos completados no decurso do ano da emissão da cédula desportiva, e até 14 anos na data em que a cédula desportiva for emitida.

Artigo 9º – Da 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 será 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.

- I No macacão e no capacete 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;

- II As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos.
- III A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.
- IV 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.

Artigo 10 – 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.

- I 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.
- II Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes poderá ser utilizada no seu sentido contrário.
- III Será proibido fazer funcionar o motor dentro da área do kartódromo, a não ser exclusivamente para colocar o kart em movimento, ou quando autorizado.
- IV Mecânicos, auxiliares, chefes de time, etc., somente poderão se fazer presentes na área de box, usando calçado fechado.
- V 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

Artigo 11 – Da 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 ou por célula fotoelétrica.

- I Se a cronometragem for realizada por sensores, estes deverão ser fixados na haste do suporte do painel inferior dianteiro (gravata), na posição vertical, com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção, para cima. Essa instalação será obrigatória, e deverá ser aprovada pelo comissário técnico.
- II 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 fazer nova tentativa, devendo largar no final do “grid”.
- III Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, os pilotos inscritos poderão ser divididos em grupos distintos. O número de karts por grupo será determinado pelo regulamento da competição, ou pelos Comissários Desportivos. Esses grupos tomarão tempo em sessões de treinos com no máximo 15 minutos de duração.
- IV O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no horário previsto na programação do evento, ou se por avaria mecânica não puder iniciá-la, perderá o direito de fazer nova tentativa.

- V Caso o concorrente não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite de 50 metros a partir da saída do parque fechado, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, 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 na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supramencionado, ele perderá o direito à tomada de tempo.
- Parágrafo único: 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 ingresse com seu kart na pista, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.
- VI Depois de iniciada a tomada de tempo, todas as categorias poderão, se necessário, ter o conjunto piloto / kart empurrado, sendo proibida qualquer manutenção mecânica.
- VII Em caso de empate no *melhor tempo* será considerado o segundo melhor tempo e assim sucessivamente.

Artigo 12 – Da 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.

- I 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. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova até 30 minutos antes da formação do Grid.
- II 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.
- III 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.
- IV Para os campeonatos, torneios, copas ou troféus 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.
- V Para os campeonatos, torneios, copas ou troféus 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.
- VI O kart levado ao Parque Fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada pelo Comissário Técnico.
- VII Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts deverão se manter em “Regime de Parque Fechado”, ou seja, será proibida qualquer manutenção.
- VIII Será proibida qualquer manutenção no “grid” de largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo diretor de prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no Parque Fechado.
- Parágrafo único: 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.

Artigo 13 – Da Largada da Prova: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

- I Será exigido para o momento da 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, entre 30 e 50km/h, 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.

- II Se o diretor de prova interromper o procedimento de 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.
- III 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 fotoelétrica.
- IV Na volta de apresentação, será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo na situação a seguir:
Parágrafo único: O concorrente poderá voltar à sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada.
- V 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, sempre após o último kart do pelotão.
- VI 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.
- VII Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada.
- VIII A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.
- IX 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.

Artigo 14 – Do 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).

- I No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no pré-*grid* ou no grid de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer no local, os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização. Esses empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo Diretor de Prova, protegido por barreiras de pneus, e trajando corretamente os jalecos identificados para cada categoria.
- II Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

Artigo 15 – Do final de atividade de pista: Após o encerramento de treinos, tomada de tempo, baterias ou provas, poderão ser aplicadas penalidades nos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos.

Artigo 16 – Da classificação: Para fazer jus à classificação, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

- I Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais, o arredondamento será para o número inteiro anterior.
- II 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.

Artigo 17 – Da Premiação: Deverão ser premiados os pilotos classificados do 1º ao 3º lugar 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

Artigo 18 – Das Infrações: Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

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

Artigo 19 – Das penalidades: Todas as infrações contra o CDA, contra este Regulamento, contra os Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos de Kart, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto:

- I Advertência:
 - a) Sinalizada;
 - b) Verbal;
 - c) Escrita.
- II Perda de posição no *grid*;
- III Acréscimo no tempo total;
- IV Perda de volta;
- V Perda de posição na ordem de chegada;
- VI Impedimento de participação em treino oficial ou de parte dele;
- VII Multa (independentemente de outras sanções);
- VIII Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova;
- IX Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;
- X Desclassificação da Tomada de tempo / bateria / prova.

Artigo 20 – Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado: 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

Artigo 21 – Da 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 19 deste regulamento, e no CDA.

Parágrafo único: 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.

Artigo 22 – Do lacre / da 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.

- I A adulteração, ou a violação, ou a quebra fraudulenta dos lacres de identificação resultará(ão) na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.
- II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova.

Artigo 23 – Dos 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.

- I 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.
- II 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.
- III 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.
- IV Todos os equipamentos e ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos a disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.
- V Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio concorrente.

CAPÍTULO VI – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 24 – Do direito de reclamação:

- I 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.
Parágrafo único: Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de concorrentes de categorias igualmente distintas.
- II As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.
- III A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra o qual está sendo impetrada a reclamação.
- IV Reclamação Desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes, envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.
- V 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.

Artigo 25 – Da apresentação e do endereçamento da reclamação: Toda reclamação deverá ser feita por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado no artigo 27.

- I 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.
- II Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

Artigo 26 – Dos prazos e do atendimento da reclamação: As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

- I Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da tomada de tempo.
- II Reclamações desportivas ou técnicas – deverão ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado da atividade de pista.
- III Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

Artigo 27 – Das reclamações desportivas e técnicas: 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) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
 - b) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
 - c) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
 - d) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs, independentemente de outras sanções previstas neste regulamento, inclusive novas multas;
 - e) Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto na alínea “a” acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto na alínea “b” acima, será entregue ao reclamado.
- III As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:
 - a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
 - b) No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;
 - c) 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.
 - d) A CBA ou FAU devolverá o equipamento verificado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

Artigo 28 – Do direito de recurso à comissão disciplinar: Todo concorrente terá o direito de impetrar recurso contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou a FAU. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de 01 (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 esse recurso deverão ser apresentados de acordo com o previsto no CDA.

Artigo 29 – Do resultado: Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

- I 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.
- II 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 em julgado do processo.

CAPÍTULO VII – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 30 – Do 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

Artigo 31 – Das proibições: Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

Parágrafo único: Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

Artigo 32 – Dos equipamentos: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA, ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassi, carenagem, para-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.

Artigo 33 – Do motor:

- I Motores permitidos: Somente será permitida a utilização de motores homologados CBA ou CIK/CBA, ou homologados CODASUR, ou CIK registrado na CBA, ou autorizados pela CBA, conforme descrito abaixo:
 - a) 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, autorizado pela CBA;
 - b) Para a categoria Shifter – Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, homologado CIK;
 - c) 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, autorizado pela CBA;
 - d) Para as categorias CODASUR e CODASUR Júnior – mínimo de 170cc e máximo de 175cc, sem caixa de marcha e refrigerado a água, homologado CODASUR;
 - e) Para a categoria INTERNACIONAL OK e INTERNACIONAL OK Júnior – mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marcha e refrigerado a água, homologado CIK e registrado na CBA;
 - f) Motores para outras categorias – Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologados pela CBA.
- II Preparação: Não serão aceitas quaisquer alterações no motor homologado, ou registrado ou autorizado. Para efeito de vistoria será tomado como base o motor lacrado em poder da CBA. Será permitido o intercâmbio de pino, pistão, gaiolas e biela, entre os motores homologados, desde que haja compatibilidade entre os mesmos.
- III 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.

Parágrafo único: O diâmetro do pinhão deverá ter as medidas homologadas pelo fabricante do motor utilizado.

- IV Cabeçote: Será obrigatória a utilização, a partir das datas abaixo mencionadas, de cabeçote com válvula de descompressão. Será permitido o faceamento do cabeçote, exclusivamente para equalização do volume, sendo proibido alterar a câmara de combustão (bolha).
Parágrafo primeiro: Para os motores da marca IAME, homologados pela CBA – a partir de 01 de janeiro de 2018;
Parágrafo segundo: Para os motores das demais marcas homologadas pela CBA – a partir de 01 de janeiro de 2019, podendo ser antecipada, a critério do fabricante.
- V 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, medido a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente. Poderá ser utilizado também um gabarito para cada categoria, destinado a verificar a configuração da bolha.
- VI As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos (proibido rolamentos de cerâmica), gaiolas e coroa.
- VII Velas: Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas. Será permitido o uso de fixação do cachimbo da vela, desde que aprovado pelos comissários técnicos.
- VIII 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, exceto para as categorias que utilizem motores já homologados com os sistemas supramencionados.
- IX Para as categorias em que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para o evento, e deverá efetuar o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um comissário. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, na presença dos chefes de equipes e de pelo menos um comissário. A troca de motores somente será efetuada com a autorização dos comissários.
- X Refrigeração: os radiadores terão dimensões, especificações, e formas compatíveis com cada motor, e refrigerados a água. Será 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. No sistema de refrigeração será permitido o uso de aditivos comerciais. O uso de álcool será proibido.
- XI Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o radiador apresentar vazamento do líquido, desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo.
 - Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
 - 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.
 - A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
 - Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens 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.
 - Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

Artigo 34 – Do escapamento: Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases no conjunto completo (curva de escape, escapamento, flexível e abafador), salvo disposição específica na categoria.

- I 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

- II Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 db (decibéis), conforme a regulamentação CIK / FIA.
- III Deverá ser utilizado o escapamento com coletor (curva) homologado, do motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, exceto para as categorias SK. Somente o flexível deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo.
 - Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
 - 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.
 - A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
 - Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens 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.
 - Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- V *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, exceto para a categoria Internacional OK.
- VI Para a categoria SK, somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor, sem retrabalho.
- VII Para as categorias PJMK e PJK as medições de escape, com uma trena, deverão ser conforme descritas a seguir:



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

Parágrafo único: 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.

- VIII Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado abafador homologado como escapamento, utilizando acoplamento padrão RBC.
- IX Abafador: Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA.

Artigo 35 – Do carburador: Somente poderão ser utilizados carburadores de borboleta, exceto para as categorias Shifter.

- I Preparação: Não serão aceitas quaisquer alterações nos carburadores homologados, com exceção da categoria graduados. Entretanto, deverão ser respeitadas as medidas limites, e externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- II Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA, CIK / CBA, ou autorizados CBA, exceto para a categoria SK.
- III Será obrigatório o uso de silencioso de carburador *intake silencer* homologado CBA.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o silencioso do carburador ou *intake silencer* (filtro) desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
 - a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo
 - b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
 - c) 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.
 - d) 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 nos itens 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 o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- V 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 trás.
- VI Nas categorias PMK, PCK e F-4, somente poderá ser usado carburador *Kei-Hin* original do motor, sem retrabalho.

Artigo 36 – Do Peso: O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

- I Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, em ordem de marcha, 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, conforme previsto no CDA.
 - a) 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.
 - b) O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis, conforme previsto no CDA.
- II 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. Na categoria F-4, poderá ser utilizado o sistema de travamento de lastro do tipo engate rápido. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica.
- III 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 de o regulamento da competição prever o descarte.
- IV Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando ao aumento ou à redução de peso do conjunto kart/piloto, será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

Artigo 37 – Do Chassi: Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA ou CIK/CBA para todas as categorias.

- I Para as categorias SK, CODASUR, CODASUR Júnior, Internacional OK, Internacional OK Júnior, PGK e PSK A, poderão ser utilizados chassis homologados CIK e registrados na CBA.
- II Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo que seja feita pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto nas categorias PMK, PCK, F4, e SK, em que o suporte do banco poderá ser deslocado, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará na exclusão / desclassificação do piloto da tomada de tempo, bateria ou prova;
- III 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.
- IV Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- V As rodas deverão ser devidamente identificadas com a marca do fabricante do chassi homologado, com ou sem parafusos.
- VI Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.
- VII A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK / FIA, que preveem um volante circular, totalmente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.
- VIII 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. Para a categoria F4 será permitido o protetor de corrente/pinhão de material flexível.
- IX 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.
- X 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. Será 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, fixado no chassi ou na carenagem. Será permitido o uso de válvula *one way*.
- XI 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.
- XII 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 e PNK, que não poderão utilizar este artifício.
- XIII 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.
- XIV Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica.
- XV Será permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA e CIK/CBA. Parágrafo único: Para os componentes dos chassis homologados CIK e registrados na CBA, o intercâmbio estará permitido exclusivamente para aquelas categorias em estiverem permitidos.

- XVI O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, não podendo apresentar emendas ou costura. A marca do fabricante de um chassi homologado CBA, CIK/CBA, homologado CIK e registrado CBA, de acordo com a categoria do piloto, deverá estar sempre visível. A responsabilidade pela manutenção da marca será exclusiva do piloto. Na hipótese dessa marca não estar visível, ou legível, o piloto será sumariamente desclassificado da atividade. O eixo deverá ainda ter as dimensões da tabela CIK-FIA:

DIÂMETRO (mm)	ESPESSURA DA PAREDE (mm)
35	3,8
40	2,9
50	1,9

Artigo 38 – Dos Freios: Os freios deverão ser homologados CBA ou CIK/CBA, ou CIK registrado CBA, exceto para a categoria SK que poderão ser homologados CBA ou CIK.

- I Os freios mecânicos deverão ser autorizados pela CBA, e conter a marca do fabricante.
- II 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.
Parágrafo único: Na categoria SK, os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras.
- III O disco de freio deverá ser em material ferroso e imantável, com tolerância por desgaste de 1,5mm na espessura e no diâmetro externo, em relação à dimensão especificada na ficha de homologação.
- IV 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.

Artigo 39 – Da carroceria: A carroceria deverá ser composta por dois painéis laterais, pelo painel dianteiro (bico) e pelo painel superior dianteiro (gravata), conforme homologação CBA, CIK/CBA e CIK registrado CBA.

- I Para as categorias SK, CODASUR, CODASUR Júnior, Internacional OK, Internacional OK Júnior, PGK e PSK A, poderão ser utilizadas carrocerias homologadas CIK e registradas na CBA.
- II O painel 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:



- III 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 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.
- IV Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte dos mesmos desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo
 - Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
 - 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.
 - A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.
 - Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nos itens 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.
 - Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

- V Para as categorias PMK, PCK e Fórmula 4 será permitido o corte de parte do painel lateral direito, para a adaptação do motor.
- VI Para a categoria Formula 4, poderá ser utilizada em corridas de longa duração, outros modelos de carenagens, desde que devidamente homologadas pela CBA.
- VII Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
- VIII Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
- IX Será permitido o intercâmbio das carenagens de fabricantes homologados CBA.

Artigo 40 – Do para-choque traseiro: Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, conforme especificações das respectivas fichas de homologação.

- I Para as categorias SK, CODASUR, CODASUR Júnior, Internacional OK, Internacional OK Júnior, PGK e PSK A, poderão ser utilizados para-choques traseiros homologados CIK e registrados na CBA.
Parágrafo único: Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.
- II Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer parte do mesmo desprender-se, soltar-se ou cair, o piloto será sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
 - a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para o reparo
 - b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
 - c) 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.
 - d) 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 nos itens 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 o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

Artigo 41 – Do combustível:

- I Para as categorias PMK, PCK, e F-4 será utilizado como combustível somente gasolina.
- II Para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 30:1. A proporção deverá ser informada no Regulamento Particular da Prova.
- III O combustível deverá ser fornecido pelo organizador da prova.
- IV Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.
 - a) A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT64 ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.
 - b) Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

Artigo 42 – Dos pneus: Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA ou CIK/CBA, ou ainda CIK registrado CBA, podendo os mesmos ser fornecidos e sorteados pela organização.

- I 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.
 - a) A qualquer momento poderá ser efetuada uma análise dos pneus, com a utilização do aparelho MiniRAE Lite. A medição de VOC dos pneus não poderá exceder ao valor limite máximo de 4 PPM (partes por milhão) em qualquer circunstância. Na montagem de pneus somente será permitida a utilização de água e sabão, de modo a não haver interferência na medição do equipamento.
 - b) Se ficar constatada qualquer uma das irregularidades acima, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.
- II Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.
- III 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.
- IV A quantidade de pneus para um evento deverá ser determinada pelo regulamento geral de cada competição.
- V Será proibido o uso de pneus recauchutados.
- VI Será proibido o uso de válvula de alívio de pressão.
- VII A montagem dos pneus deverá ser efetuada em local pré-determinado, e acompanhada por um membro da Comissão Técnica.
- VIII 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.

Artigo 43 – Da identificação: A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta. Nos painéis laterais, as medidas acima estarão limitadas às áreas disponíveis nos mesmos, devendo ser mantida a largura do traço.

- I 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:
 - a) M para PMK;
 - b) C para PCK;
 - c) JM para PJMK;
 - d) J para PJK;
 - e) N para PNK;
 - f) G para PGK;
 - g) SA para PSK-A;
 - h) SB para PSK-B;
 - i) SS para Super Sênior;
 - j) F4 para F4;
 - k) CJr para CODASUR Júnior;
 - l) C para CODASUR;
 - m) SK para Shifter;
 - n) OK Jr para Internacional OK Júnior;
 - o) OK para Internacional OK.
- II 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).
- III Ficará obrigatoriamente reservado para uso do organizador, dois espaços com as dimensões mínimas de 200X50mm, na carroceria, em lugar visível.

Artigo 44 – Da 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:

- I Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado, 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.
- II 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.
- III Baterias ou provas – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou 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.
- IV A desobediência ao disposto no inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme artigo 19 deste regulamento e o CDA, a critério dos comissários desportivos.
- V A desobediência ao disposto nos incisos II e III deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

Artigo 45 – Das monomarcas: Para as competições, a critério da CBA / FAU(s), poderá ser determinada uma marca específica de qualquer equipamento homologado ou autorizado CBA, CIK/CBA ou homologado CIK registrado na CBA inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

Artigo 46 – Dos 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 radiocomunicação e ainda câmera de filmagem fixada no capacete. Fica proibido o uso de apêndices para fixação de câmeras nos karts. Fica permitida a utilização de conta-giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de equipamento de registro de tempo por volta, inclusive os que possuam GPS acoplado e de temperatura da água, através de sensor.

CAPÍTULO IX – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

Artigo 47 – Das categorias Piloto Mirim de Kart – PMK e Piloto Cadete de Kart – PCK:

- I 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:
 - a) 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.
 - b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - e) 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.

- f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - g) 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 sobre medida de 0,75mm.
 - h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - j) Será proibido o retrabalho do volante.
 - k) 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.
 - l) 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.
 - m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- II Embreagem – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III 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.
- IV Filtro – Será obrigatório o uso de filtro padrão RBC.
- V 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.
- VI Vela – Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- a) NGK BP5ES;
 - b) NGK BP6ES;
 - c) NGK BPR6ES;
 - d) NGK BPR7ES;
 - e) DENSO W20EP-U;
 - f) DENSO W20EPR-U;
 - g) DENSO W22EPR-U.
- VII Pneus – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- VIII Chassi – Deverá ser homologado CBA. Os tubos devem ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
- a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - b) Mangas de eixo:
 - 1 Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2 Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 3 Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - c) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, em magnésio, com a marca do fabricante do chassi, ou de alumínio da marca Douglas.
 - d) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.
 - e) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - f) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.
 - g) Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante do chassi.
 - h) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.

- IX Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA. Parágrafo único: Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão RBC.
- X Escapamento – Como escapamento deverá ser utilizado abafador homologado com curva de acoplamento padrão RBC.
- XI 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.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, com a letra M para a categoria PMK, e letra C para a categoria PCK, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 20 dentes, e coroa a ser definida no Regulamento Particular de Prova.

Artigo 48 – Da categoria Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, 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 vitoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II 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:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EG;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm.
- V Coletor de Escapamento (Curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CBA, conforme artigo 34 deste regulamento, inciso VII e seu parágrafo único. O bocal de saída deverá ter 21mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII 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.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

- X Entrada de ar – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- XI Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor Homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XII Chassi – Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.
 - a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: o cubo de roda dianteiro deverá ter o comprimento de 90mm \pm 1mm, e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 90mm \pm 1mm, ambos com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados. Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.
- XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.
- XIV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135 Kg**.
- XV Ignição – Digital com corte ou analógica, sem variação.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras JM, conforme artigo 43 deste regulamento.

Artigo 49 – Da categoria Piloto Júnior de Kart – PJK:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, 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. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II 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:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10 EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria, conforme artigo 34 deste regulamento, inciso VII e seu parágrafo único. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

- VIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho.
- X Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XI Chassi – Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro 40 ou 50 mm, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) 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.
- XII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.
- XIII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra J, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIV Ignição – Digital com corte ou analógica sem variação.
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 50 – Da categoria Piloto Novato de Kart – PNK:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem 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 tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³. 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. Será permitido somente o uso de anel de 2,2mm.
- II 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:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

- VIII 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.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- X Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XI Chassi – Homologado CBA ou CIK/CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- XIII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra N, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIV Ignição – Digital com corte ou analógica (sem variação);
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 51 – Da categoria Piloto Graduado de Kart – PGK:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem 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 tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm³, 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. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III 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.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou CIK/CBA, ou CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de roda: livres.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra G, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 52 – Da categoria Piloto Sênior de Kart “B” – PSK “B”:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem 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 tratamentos 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 12cm³, 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. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II Velas – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Homologado CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SB, conforme Art. 42.
- XIII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional digital com corte ou analógica (sem variação).
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 53 – Da Categoria Piloto Sênior de Kart “A” – PSK “A”:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, 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 12cm³, 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. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II Velas – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) KGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Homologado CBA, CIK/CBA, ou CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SA, conforme Art. 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional, ignição digital com corte ou analógica (sem variação).
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 54 – Da categoria Super Sênior – SS:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Será proibida a preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham a impedir, dificultar, ou a mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos 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 12cm³, 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. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.
- II Velas – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria. O bocal deverá ter 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Homologado CBA ou CIK/CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SS, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional ignição digital com corte ou analógica (sem variação).
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.

Artigo 55 – Da categoria Shifter Kart – SK:

- I Motor – Serão permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:
- a) TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
 - b) MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15);
 - c) OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
 - d) BMB: modelo RAZ(27/M/18);
 - e) IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18);
 - f) E motores com homologação CIK/FIA (XX/M/21).

Parágrafo primeiro: Será proibida qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:

- a) 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;
- b) Pistão – Será permitido usar qualquer pistão, desde que mantida a cilindrada em 125 cc, nas medidas 53.93 até 53.98mm (junta do cilindro liberado).
- c) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil.

Parágrafo segundo: Características do cabeçote, do pistão, do cilindro, da biela, do cárter e da ignição:

- a) 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. Será proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
- b) Pistão – Será permitido utilizar qualquer pistão original de fabricantes homologados de motor sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).
- c) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199°, independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.
- d) Biela – Original TM ou nacional das marcas lame, KTT, PPK, MR, observados os diâmetros 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.
- e) Cárter – Preparação Livre;
- f) Ignição – analógica – Original do Motor. Será permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

- II Freios – Homologado CIK/CBA e CBA. Será permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos.
- III Escapamento – Marca livre, com homologação CIK. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento, por determinação do Comissário Técnico.
- IV Carburador – Delorto VSH 30mm de guilhotina. Serão permitidas as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa poderão ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.
- V Câmbio – Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.
- VI Flange – Será livre.
- VII Velas – Serão livres, 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.
- VIII Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.
- IX Filtro de ar – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.
- X Relação – Será livre.

- XI Chassi – Homologado CBA, CIK/CBA, CIK/FIA, ou CIK/FIA registrado na CBA, dotado de freios traseiros e dianteiros, também homologados. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Será liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de rodas: Serão livres.
- XII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 180Kg.
- XIII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SK, conforme artigo 43 deste regulamento.

Artigo 56 – Da categoria Fórmula “4” – F4:

- I 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:
- a) 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.
 - b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço nessas mesmas molas.
 - e) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - f) 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 sobre medida de 0,75mm.
 - g) Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.
 - h) 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.
 - i) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - j) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - k) Será proibido o retrabalho do volante.
 - l) Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.
 - m) Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
 - n) 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.
 - o) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - p) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - q) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - r) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - s) 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.
- II Embreagem – Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto).
- III 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.
- IV 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.

- V Escapamento – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.
- VI Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VII Filtro – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.
- VIII Juntas – Serão livres, devendo manter suas funções.
- IX Vela – Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
 - a) NGK BP6ES;
 - b) NGK BPR6ES;
 - c) NGK BPR7ES;
 - d) DENSO W20EP-U;
 - e) DENSO W20EPR-U;
 - f) DENSO W22EPR-U.
- X Bobina – Deverá ser original e obrigatória sua fixação no ponto original – sem retrabalho.
- XI Bomba de combustível – Será livre.
- XII Chassi – Homologado CBA ou CIK/CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XIII Relação – Pinhão 13 dentes e coroa definida no Regulamento Particular e Prova.
- XIV Para-choque – Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico homologado CBA.
- XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 183 kg.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XVII Tanque de combustível – Deverá ser central, original do chassi.

Artigo 57 – Da categoria CODASUR – C:

- I Motor – Da marca IAME, homologado CODASUR, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA.
- IV Flange – Deverá ser a original do motor homologada CODASUR, sem retrabalho.
- V Coletor de Escapamento – Deverá ser homologado CODASUR.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CODASUR para a categoria.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CODASUR.
- VIII Juntas – Serão livres, com espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a letra C, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 12 dentes, original do motor homologado CODASUR. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional ignição digital com corte.

Artigo 58 – Da categoria CODASUR Júnior – CJr:

- I Motor – Da marca IAME, homologado CODASUR, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA.
- IV Flange – Deverá ser a original do motor homologada CODASUR, sem retrabalho.
- V Coletor de escapamento – Deverá ser homologado CODASUR.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CODASUR para a categoria.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CODASUR.
- VIII Juntas – Serão livres, com espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 148 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras CJr, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 12 dentes, original do motor homologado CODASUR. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional ignição digital com corte.

Artigo 59 – Da categoria Internacional OK – OK:

- I Motor – Da marca IAME, homologado CIK/FIA e registrado na CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.
- IV Flange – Original do motor homologada CIK/FIA, e registrada na CBA, sem retrabalho.
- V Coletor de escapamento – Deverá ser homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CIK/FIA e registrado na CBA, para a categoria.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CIK/FIA e registrado na CBA.
- VIII Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.

- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras OK, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 12 dentes. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional ignição digital com corte.

Artigo 60 – Da categoria Internacional OK Júnior – CJr:

- I Motor – De marca a ser definida, homologado CIK/FIA e registrado na CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EGV;
 - b) NGK B10 EGV;
 - c) NGK BR10EG;
 - d) DENSO IW27;
 - e) DENSO IW31;
 - f) BOSCH W07 CS;
 - g) BOSCH W08 CS;
 - h) NGK B105 EGV;
 - i) NGK BR9EIX Iridium;
 - j) NGK BR10EIX Iridium.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.
- IV Flange – Deverá ser a original do motor homologada CIK/FIA, e registrada na CBA, sem retrabalho.
- V Coletor de escapamento – Deverá ser homologado CIK/FIA, e registrada na CBA.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CIK/FIA e registrado na CBA, para a categoria.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CIK/FIA e registrado na CBA.
- VIII Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 37, inciso XVI.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 148 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras OK Jr, conforme artigo 43 deste regulamento.
- XIII Relação – Pinhão de 12 dentes. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova.
- XIV Ignição – Será opcional ignição digital com corte.

CAPÍTULO X – SORTEIO DE MOTORES

Artigo 61 – Das especificações e procedimentos para o sorteio de motores:

- I O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- II Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e devera indenizar integralmente a organização do evento.
- III Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

- IV Os motores serão sorteados no parque fechado, em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo 01 Comissário, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.
Parágrafo único: Em caso de chuva, ou na hipótese da pista apresentar poças de água ou umidade que possa resultar em respingos, o filtro do motor deverá ser posicionado conforme determinação da empresa locadora dos motores.
- V Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento.
- VI 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 de motor, e desde que autorizada pelos Comissários Técnicos, que deverão comunicar imediatamente os comissários desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até cinco minutos após a atividade de pista.
- VII 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:
- a) Se houver quebra do pistão;
 - b) Se houver quebra da biela;
 - c) Se houver a fusão da biela;
 - d) Se houver a quebra do virabrequim;
 - e) Se a rosca da porca da curva espanar;
 - f) Se a rosca do cabeçote espanar.
- VIII Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “f” do inciso VI acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas abaixo, além de responder pelo disposto nos incisos II e III deste artigo.
- a) Duas posições na primeira troca;
 - b) Cinco posições na segunda troca;
 - c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
 - d) Essas penalidades terão efeito acumulativo.
- IX A penalidade será aplicada na atividade classificatória subsequente do evento. Caso a troca de motor for realizada após a tomada de tempo e esta valer para duas ou mais baterias classificatórias, a penalidade deverá ser aplicada apenas na 1ª bateria classificatória.

CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 62 – Dos casos omissos: Os casos omissos serão julgados pelos comissários Desportivos.

Artigo 63 – Das responsabilidades: A CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as Federações, os Clubes, os promotores 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).

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.

Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 2017.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA
PRESIDENTE: WALDNER BERNARDO DE OLIVEIRA

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL - CTDN
PRESIDENTE: CARLOS ROBERTO MONTAGNER

COMISSÃO NACIONAL DE KART - CNK
PRESIDENTE: PEDRO SERENO DE MATTOS