

COPA SPR 2019

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

DO REGULAMENTO DESPORTIVO

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

Artigo 1º - Organização e Supervisão: A **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA - FAUESC** fará realizar, no Kartódromo Beto Carrero Internacional, em Penha, a disputa aberta denominada **COPA SPR 2019**, com organização da **ESCULTUR Associação de Esporte Cultura e Turismo**, sob a supervisão do **CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO CATARINENSE – CTDC**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2019 – CDA**, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2019 e neste Regulamento.

Artigo 2º - Calendário:

- I 1º evento – 1ª e 2ª provas – 23 de fevereiro;
- II 2º evento – 3ª e 4ª provas – 11 de maio;
- III 3º evento – 5ª e 6ª provas – 24 de agosto;
- IV 4º evento – 7ª e 8ª provas – 28 de setembro

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

- I CADETE HONDA – aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA – CDN CBA PMK e PCK;

Parágrafo único: Esta categoria estará subdividida em PMK e PCK, com disputa do campeonato na categoria CADETE, e também nas duas subcategorias.

- II JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos portadores da CDN CBA PJMK;
- III JUNIOR – aberta a pilotos portadores da CDN CBA PJK,
- IV NOVATOS – aberta a pilotos portadores das CDN PK ;
- V GRADUADO – aberta a pilotos portadores das CDN CBA PGK;
- V SÊNIOR – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PSK B e PSK A;
- VI SUPER SÊNIOR – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PSK B e PSK A;
- VII F4 GRADUADOS – aberta a pilotos nascidos antes de 2005 E PSK A
- VIII F4 SÊNIOR – aberta a , nascidos antes de 1989
- IX. F4 SUPER SÊNIOR – aberta a pilotos nascidos antes de 1975
- X F4 JUNIOR – aberta a pilotos nascidos de 2005 e 2008
- XI Shifter – conforme CIK FIA

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES, E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS MOTORES.

Artigo 4º - Condições para realização do campeonato: A competição somente será confirmada se um grupo de no mínimo 36 pilotos, sendo pelo menos 6 na categoria Cadete, pelo menos 15 na categoria Fórmula 400 e pelo menos 15 nas categorias com motor 125cc.

Artigo 5º - Inscrições: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova ou no site oficial do evento, até as sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2018 para a modalidade Kart;
- II Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma das etapas previstas;

Apresentação do comprovante de pagamento da taxa para participação

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA DE INSCRIÇÃO E TAXA DE LOCAÇÃO DO MOTOR		
CATEGORIAS	INSCRIÇÃO	MOTOR
CADETE	400,00	250,00
Fórmula 400 E F4 JUNIOR	500,00	400,00
DEMAIS CATEGORIAS	550,00	680,00

- III Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao Kartódromo Beto Carrero Internacional, de um jogo de pneus novos para cada evento.
- IV Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao Kartódromo Beto Carrero Internacional, da taxa de combustível para cada evento.
- V Pagamento da taxa de locação do motor diretamente à RBC PREPARAÇÃO DE MOTOR

Artigo 6º - Locação e sorteio dos equipamentos: Os motores para todas as categorias, locados junto à RBC Preparações de Motores, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da FAUESC.
- II Os competidores poderão acompanhar todo o processo.

Artigo 7º - Características do motor e acessórios incluídos: Os motores, devidamente lacrados pela RBC Preparações, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, no capítulo II deste regulamento.

Artigo 8º - Condições para locação do motor – O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da RBC Preparações de Motores, até o momento da sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal.
- II A RBC Preparações de Motores se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material.
- III O motor quebrado (travado) por carburação, deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão, a preço de tabela, que corresponde atualmente a R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), no ato da

devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;

Artigo 9 - Condições para eventuais trocas de motores: A RBC Preparações de Motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da FAUESC.

- I Se a troca for procedida após o treino livre, 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 eixo da biela;
 - e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
 - f) Se a rosca da porca da curva espanar.
- II Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas "a" a "f" do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme parágrafo único deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 6º do deste regulamento.

Parágrafo único: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada, e no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.

SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

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

- I Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;
- II Macacão de mangas compridas em tecido grosso ou couro, apropriados para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;
- III Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;
- IV Protetor de pescoço obrigatório para as categorias CADETE, JÚNIOR MENOR e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição ou tênis de cano alto;

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 11 – Circuito: Será determinado conforme regulamento particular de cada etapa.

Artigo 12 – Treinos oficiais : Conforme regulamento particular de cada evento.

Artigo 13 – Tomada de tempo de sete minutos: A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação constante do regulamento particular de cada evento.

- I Se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará duas voltas completas e cronometradas pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo); nesse caso, a tomada será feita com dois karts utilizando a pista simultaneamente;
- II O piloto que não conseguir completar a primeira volta cronometrada, poderá se apresentar para uma nova tentativa, ocupando o final da fila; caso ele não consiga sucesso nessa segunda tentativa, será posicionado no final do "grid" de largada, através de sorteio;
- III Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, será usado o critério previsto no RNK, porém com tempo de cinco minutos;
- IV Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final "grid" de largada, através de sorteio;

Artigo 14 – Grid de Largada – O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na eventual interrupção de uma prova, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

- I Os grids de largada das provas de números ímpares serão de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo.
- II Nas provas de números pares, os grids de largada serão montados com base no resultado das provas ímpares.

Artigo 15 – Largada - Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada. Na volta de apresentação, será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas:

- I O piloto que por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou, ainda, se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema, e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.
- II O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista, a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no "grid", e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.
- III 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.

- IV A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.
- V Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo "pole-position", faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do "pole-position". O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do "grid", e não poderá estar à frente do "pole-position" em nenhum momento.
- VI Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada, a menos que a largada já tiver sido autorizada pelo Diretor de Prova.
- VII 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 16 – Corrida: Serão disputadas duas provas em cada evento, sendo cada uma com os seguintes números de voltas:

- I Cadete – 12 voltas;
- II Fórmula 400 – 18 voltas;
- III Demais categorias – 18 voltas.

Artigo 17 – Agrupamento de categorias – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos, conforme previsto no CDA. Da decisão dos comissários nesse sentido, não caberá recurso.

Artigo 18 – Utilização dos sensores da Cronometragem:

- I Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2016.
- II Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.
- III O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

SEÇÃO V – DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL, DA PERDA DE PONTOS E DA PREMIAÇÃO

Artigo 19 – Pontuação nas provas: A pontuação nas provas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir:

- I Tabela de pontos:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª à 4ª provas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
5ª à 8ª provas	17	14	12	11	9	8	6	5	3	2

II O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato, respeitadas as seguintes condições:

- a) Não haverá ponto de bonificação pela "pole-position" na segunda prova da rodada dupla;
- b) O detentor da "pole-position" será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponderá ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento.
- c) O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 1(um) ponto, que será computado na classificação do campeonato.

Artigo 20 - Classificação final: Serão declarados **Campeões**, em suas respectivas categorias e/ou subcategorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final da competição, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-2, ou seja, dos pontos relativos ao pior resultados de pista dentre as oito provas da competição.

Parágrafo primeiro: Para fazer **jus** ao título de **campeão** ou de **vice-campeão**, o piloto deverá ter largado em pelo menos três provas da competição.

Parágrafo segundo: Eventuais bônus obtidos nas provas cujos resultados poderão vir a ser desprezados, não serão descartados.

Parágrafo terceiro: Poderá ser descartado o resultado de prova em que o piloto tiver sido desclassificado por falta de peso.

Artigo 21 – Desempate – Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das oito provas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I e II deste artigo.

- I Em favor do piloto que tiver alcançado a maior soma bruta de pontos, ou seja, sem os descartes;
- II Se depois de aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido o melhor resultado de pista na última prova.

Artigo 22 – Premiação em cada evento – Os três pilotos melhores classificados de cada uma das categorias previstas no artigo 3º deste regulamento receberão troféus em cada um dos quatro eventos, com base na soma de pontos alcançada nas duas provas, conforme tabela do artigo 19, exceto cadete e mirim que serão premiados os cinco primeiros.

Parágrafo primeiro: Não serão incluídos na soma de pontos as bonificações por pole-position e/ou melhor volta.

Parágrafo segundo: Em caso de empate na soma dos pontos, receberá o troféu o piloto com melhor classificação na segunda prova do evento.

Artigo 23 – Premiação Final – Receberão troféus, os campeões das categorias e das subcategorias descritas no artigo 3º deste regulamento.

SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 24 – Casos omissos: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 25 – Pneus - especificações: Serão do tipo "slick", da marca MG, e deverão ser adquiridos junto ao Representante MG pneus (Paralego), nas seguintes especificações:

- I Categoria Mirin, Cadete – Selo Kadet;
- II Categoria Júnior, Graduado, Shifter – Selo Amarelo;
- III Demais categorias – Selo Vermelho;

Artigo 26 – Sistemática de utilização dos pneus do campeonato: Os pilotos deverão adquirir na loja do Kartódromo Beto Carrero Internacional, em cada um dos quatro eventos, o jogo de pneu "slick", que deverá ser entregue pelo fornecedor à Comissão Técnica da FAUESC, para o sorteio, e lacração e/ou cadastramento, no primeiro dia de cada um dos eventos supracitados.

Artigo 27 – Pneus para chuva: Os pneus do tipo "wet" serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova. O jogo vistoriado e aprovado deverá ser utilizado na Tomada de Tempo e nas duas corridas do evento. No caso de haver necessidade, o piloto ou seu representante poderá solicitar a vistoria e a aprovação de um novo jogo de pneus para chuva.

Artigo 28 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, deverá ser adquirido junto a organização da prova.
 - a) Categorias com motores Honda – gasolina
 - b) Categorias com motores 125cc – gasolina Pódium com óleo Motul 800 na proporção de 22/1.
- II A quantidade mínima total para as três atividades de cada evento - tomada de tempo e duas provas - será a que consta da tabela a seguir:

III

CATEGORIA	QUANTIDADE MÍNIMA (LITROS)
CADETE	8
FÓRMULA 400	15
DEMAIS CATEGORIAS	15

- IV O Combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

Artigo 29 – Abastecimento – O responsável pelo kart deverá apresentar o comprovante de pagamento da taxa de combustível ao responsável pelo Parque de Abastecimento, e retirar toda a quantidade de combustível a ser utilizada pelo piloto, em galão individual, devidamente identificado, e proceder ao abastecimento dos karts em seu próprio box.

Parágrafo primeiro: Ao final de cada atividade oficial do evento, a comissão técnica da FAUESC, com o apoio dos técnicos da RBC, verificará se o combustível restante no tanque do kart é similar ao padrão previamente detectado nos recipientes do Kartódromo Beto Carrero Internacional.

Parágrafo segundo: Se ficar constatado qualquer inconformidade do combustível consumido, com o padrão daquele disponibilizado aos pilotos, a o piloto infrator será sumariamente desclassificado da atividade, independentemente de outras sanções previstas no RNK e no CDA.

Artigo 30 - Número de dentes das coroas dos motores: O número de dentes das coroas será o que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	Nº DE DENTES
Cadete	65/66
Fórmula 4 e f4 Júnior	40
Júnior Menor	Até72
Júnior e novatos	Até74
Graduado	Até73
Sêniores	Até 75

Parágrafo único: Se na pesagem oficial, um conjunto kart/piloto exceder o peso da categoria em oito kg ou mais, a equipe poderá utilizar coroa com um dente a mais do que o previsto para a categoria.

Artigo 31 - Carburadores: Nas categorias Cadete e F400 serão fornecidos pela RBC Preparações, em conjunto com os motores sorteados. Para as demais categorias o carburador deverá ser do próprio competidor.

Parágrafo primeiro: Em todas as categorias os a regulamentação técnica dos carburadores deverá seguir o disposto no RNK 2019 para cada categoria.

Artigo 32 - Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

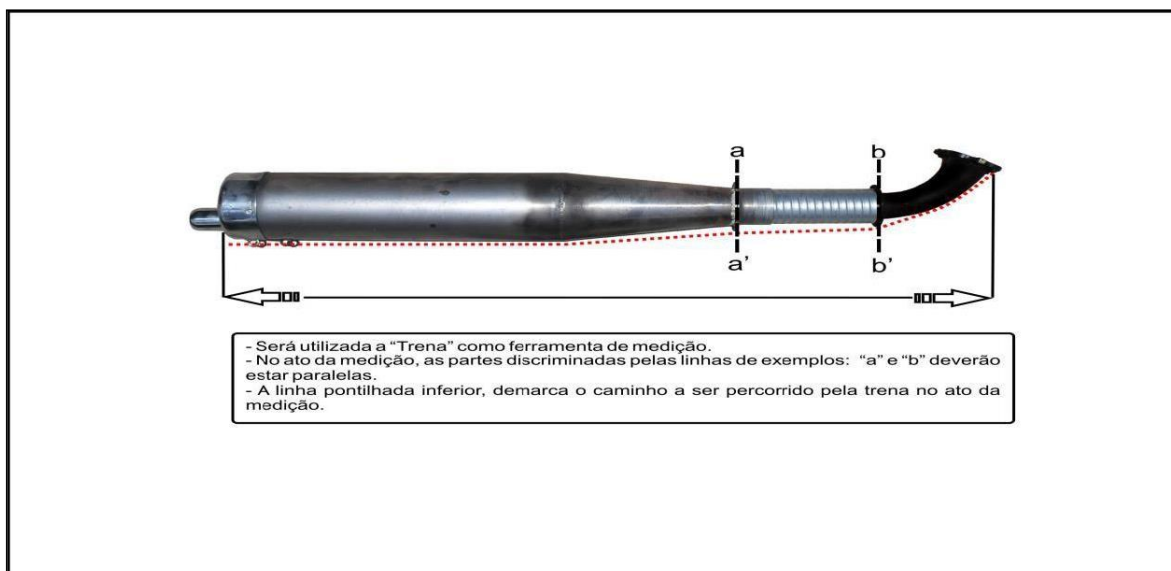
Artigo 33 – Categoria MIRIM e Cadete:

- I O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Vela – Será proibida a sua troca.
- VII Chassi –Conforme homologação RNK 2019

- VIII Padrão de referência – Para o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA. 2013 /2019
- IX Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 106 kg.
- X Identificação: Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para a categoria do piloto – PCK ou PMK.

Artigo 34 – Categoria Júnior Menor:

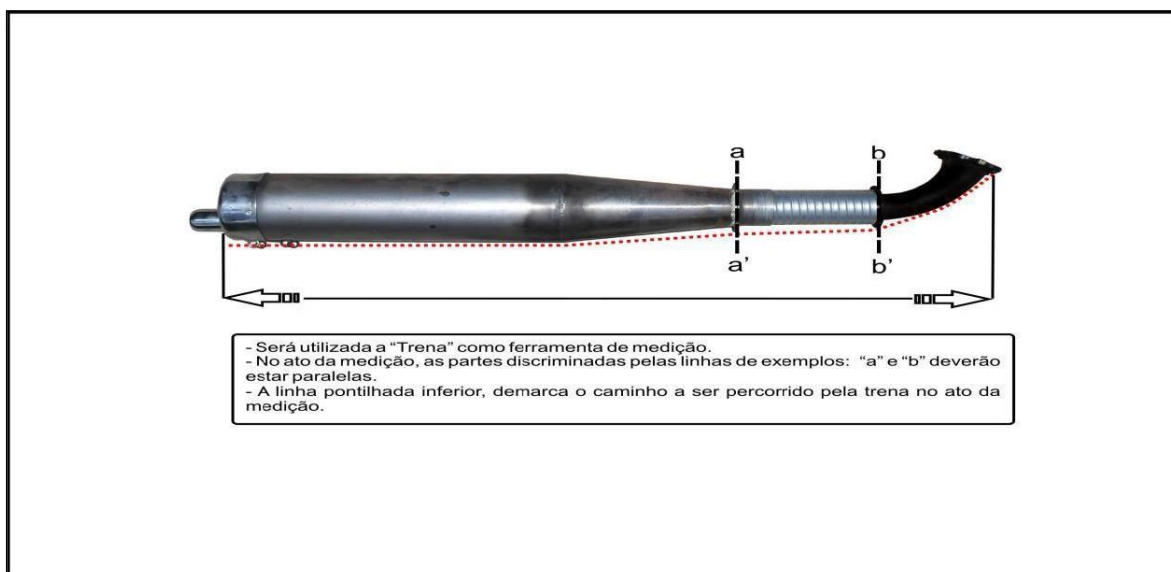
- I O Motor será da marca Iame (MY13) com volume de 18cc, seguindo as especificações do RNK 2019 para a PJMK, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Coletor de 17,0mm
- b) Pirâmide;
- c) Pinhão de 10 dentes;
- II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC com homologação 2013/2019;
- III Chassis – Conforme RNK 2019.
- IV Escapamento homologado 2013/2019 com bocal de saída de 21,0mm, cuja medida será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, fixado através de molas, e acompanhado obrigatoriamente do abafador homologado 2013/2019 de propriedade do piloto. Para a medição, deverá existir o paralelismo estabelecido e entre a flange de fixação das molas na curva (b – b'), e a flange de fixação das molas do escape (a – a'), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho:



- V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 135 kg.
- VI Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para a categoria PJMK.

Artigo 35 – Categoria Júnior :

- I O Motor será da marca Iame (MY13) com volume de 18cc, seguindo as especificações do RNK 2019 para a PJMK, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Coletor de 28,0mm
 - b) Pirâmide;
 - c) Pinhão de 10 dentes;
- II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC homologado 2013/2019;
- III Chassis – Conforme RNK 2019.
- IV Escapamento homologado 2013/2019 com bocal de saída de 21,0mm ou 25,0mm, cuja medida será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, fixado através de molas, e acompanhado obrigatoriamente do abafador homologado 2013/2019 de propriedade do piloto. Para a medição, deverá existir o paralelismo estabelecido e entre a flange de fixação das molas na curva (b – b'), e a flange de fixação das molas do escape (a – a'), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho:



- V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 kg.
- VI Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para a categoria PJMK.

Artigo 36 – Categorias Novatos:

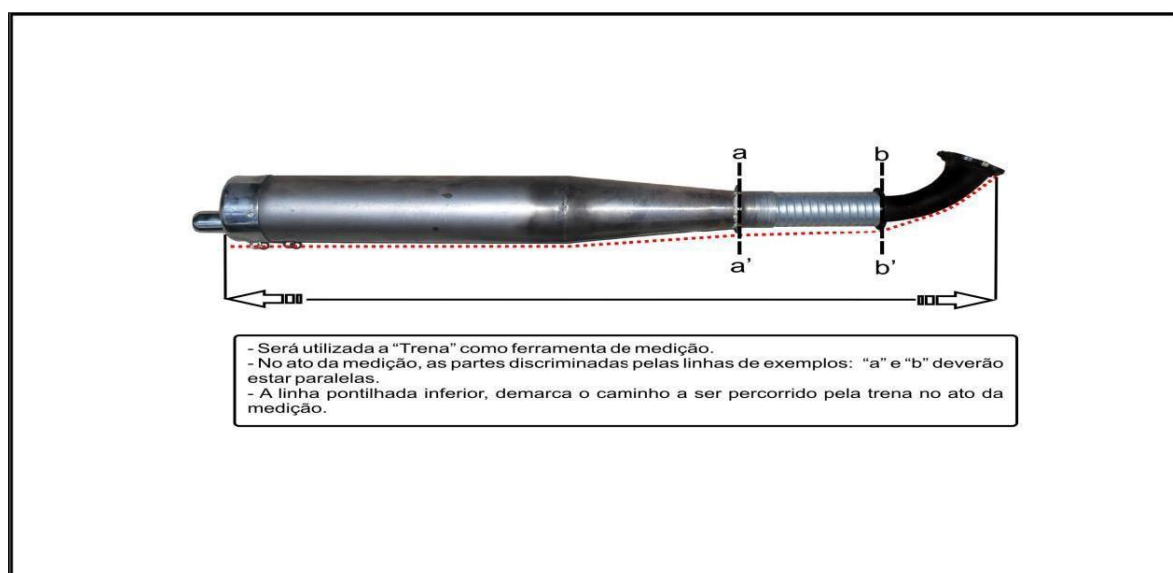
- I O Motor será da marca Iame (MY) com volume de 18cc, seguindo as especificações do RNK 2019 para a PK, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Coletor de 28,0mm

- b) Pirâmide;
- c) Pinhão de 10 dentes;

II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC HOMOLOGAÇÃO 2013/2019

III Chassis – Conforme RNK 2019.

IV Escapamento homologado 2013/2019 com bocal de saída de 21,0mm ou 25,0mm, cuja medida deverá ser de 800,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, fixado através de molas, e acompanhado obrigatoriamente do abafador homologado 2013/2019 de propriedade do piloto em todo o campeonato. Para a medição, deverá existir o paralelismo estabelecido e entre a flange de fixação das molas na curva (b – b´), e a flange de fixação das molas do escape (a – a´), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho, exceto para categoria Graduados.



V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 kg.

VI Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019.

Artigo 37 Graduado e Sêniores:

I Motor da marca IAME (MY10) refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:

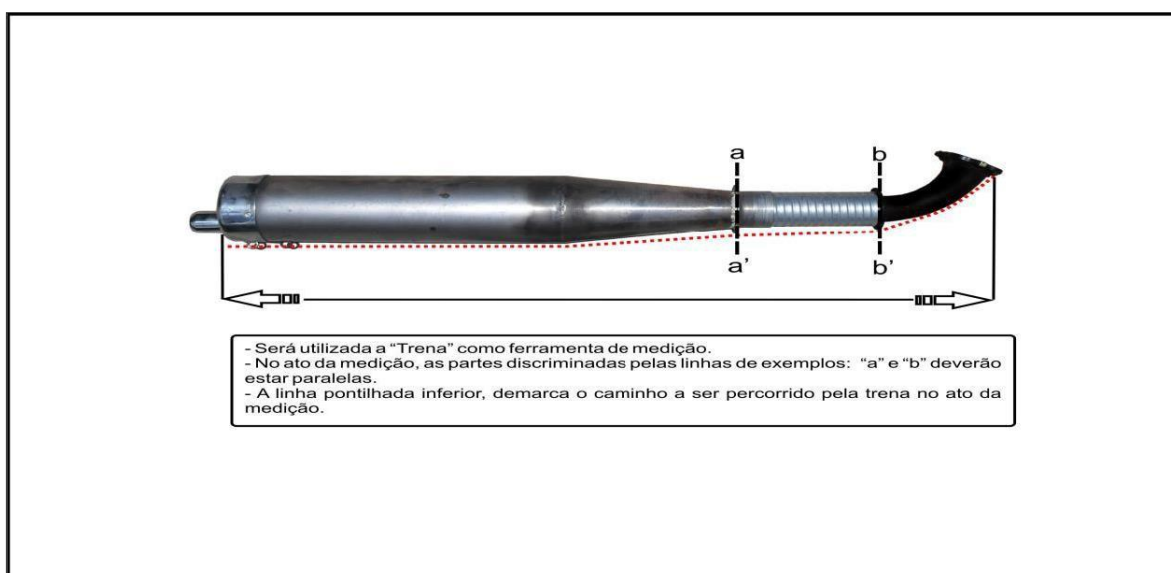
a) Pinhão com 10 (dez) dentes;

b) Mesa;

C) coletor de 28,0

II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC. Homologação 2013/2019

- III Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas seguintes: NGK B9 ES, NGK B10 EGV, BOSH W07 CS, NGK BR9EG e NGK BR10EG.
- IV Chassis: . Conforme RNK 2019 das respectivas categorias.
- V Abafador: Conforme RNK 2019
- VI Escapamento: Deverá ser do próprio piloto, homologado 2013/2019, com bocal de saída 21,0MM ou 25mm, cuja medida deverá ser de 770,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, fixado através de molas, e acompanhado obrigatoriamente do abafador homologado 2013/2019 de propriedade do piloto em todo o campeonato. Para a medição, deverá existir o paralelismo estabelecido e entre a flange de fixação das molas na curva (b – b'), e a flange de fixação das molas do escape (a – a'), conforme descrito no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho, exceto para categoria Graduados.



- VII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo de 158 kg para a categoria graduados e de 170 kg para a categoria sênior e super sênior
- VIII Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2018.

Artigo 39 – Categoria F4 JÚNIOR, F4 GRADUADOS, F4 SÊNIOR F4 SUPER SÊNIOR

- I O motor será o da marca Honda, modelo GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
- II
- a) Escapamento;
 - b) Carburador;
 - c) Filtro;
 - d) Vela.

III Embreagem - 13 dentes, Homologada 2013/2019 ;

IV Chassis – Conforme RNK 2019

V Escapamento da marca Spinery, cuja medida deverá ser de 660,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor (face 2), até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira (face 1), ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho:



VI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150Kg para F4 júnior e **183** kg para F4 graduados e F4 sênior.

VII Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 ;

Artigo 40 – Vitorias – Poderão ser vistoriados a qualquer momento do evento, a critério do comissário técnico, quaisquer itens, tais como: número de dentes das coroas e do pinhão, vela, carburador, etc, além das vitorias normais.

Artigo 41 Shifter

Toda regulamentação da categoria Shifter, será em conformidade CIK FIA.

CAPÍTULO III ***NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS***

Artigo 41 – Proibição – O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo da RBC e KARTÓDROMO BETO CARRERO, e aprovado pelo órgão de apoio da FAUESC. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Penha , 6 fevereiro de 2019.

Conselho Técnico Desportivo Catarinense / FAUESC

