



PROCESSO 002/2026 – CD

RECURSO VOLUNTÁRIO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO
AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO
DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º
CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 - **CATEGORIA MIRIM**

PROCURAÇÃO**OUTORGANTE****ARTHUR ZORTEA**

Brasileiro, estudante, solteiro, menor

CPF nº 133.050.619-79

Representado pelo seu pai

FABIANO SOARES ZORTEA

Brasileiro, empresário, casado

CPF nº 044.546.409-71

Rua Santa Cecília, nº 141, bairro Vista Alegre, Curitiba-PR, CEP 80820-070.

Endereço eletrônico: fabiano@grupoecoville.com**OUTORGADOS:**

Por meio deste instrumento de mandato, constitui como seus procuradores:

DIEGO CAETANO DA SILVA CAMPOS | OAB/PR nº 57.666, OAB/DF 68.070 e OAB/SP 245.005;**LUIZ PAULO MULLER FRANQUI** | OAB/PR nº 98.059;**GRAZIELLE GRUDZIEN** | OAB/PR nº 107.204;

Advogados integrantes da sociedade de advogados:

DIEGO CAMPOS SOCIEDADE DE ADVOGADOS

OAB/PR nº 16.861

CNPJ nº 53.048.960/0001-9

Rua Heitor Stockler de França, nº 396, Conj. 2101-2102-2110, Edifício NEO Super Quadra, Torre Business, Bairro Centro Cívico, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 80530-000

E-mail: intimacoes@diegocampos.adv.br**PODERES:**

Outorgando-lhes os poderes abaixo descritos, para atuar em conjunto ou separadamente, independente de ordem de colocação de nomes, em especial para interpor recurso contra a decisão dos Comissários Desportivos do 29º Campeonato Sul Brasileiro de Kart 2026, que julgou improcedente a Reclamação Técnica contra o piloto Augusto Nogueira #34, por adulteração de combustível:

- Foro em geral, com cláusula *ad judicium*, nos termos do art. 105 do Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015);
- Confessar;
- Desistir;
- Transigir, firmar compromissos ou acordos;
- Receber e dar quitação;
- Substabelecer, com ou sem reserva de poderes;
- Constituir e nomear prepostos;
- Requerer e realizar o levantamento de alvarás;
- Notificar de forma extrajudicial;
- Praticar todos os atos necessários ao fiel e cabal cumprimento deste mandato, judicial ou extrajudicialmente.

Curitiba (PR), 8 de maio de 2026.

*FABIANO SOARES ZORTEA***ARTHUR ZORTEA**

CPF nº 133.050.619-79

REPRESENTADO POR FABIANO SOARES ZORTEA

CPF nº 044.546.409-71

Brasília (DF)SHIS - QL 12, Conjunto 9, Casa 6,
Península dos Ministros, Lago
Sul**Curitiba (PR)**Rua Heitor Stockler de França,
396, 21º Andar, Conjunto 2101-
2102-2110, Centro Cívico**Maringá (PR)**Avenida João Paulino Vieira
Filho, 625, 15º Andar, Sala 1504,
Zona 7

ARTHUR ZORTEA - Procuração - 8.5.2026.pdf

Documento número #1eee3a38-d8f1-4545-91a5-a140ed89f1cd

Hash do documento original (SHA256): f97a22c1dfcd0763ee60b231c237a02fbc034435f6b09ae0e7cde6fc1f4e8e14

Assinaturas**FABIANO SOARES ZORTEA**

CPF: 044.546.409-71

Assinou em 10 mai 2026 às 09:44:51

FABIANO SOARES ZORTEA

FABIANO SOARES ZORTEA

Log

- 08 mai 2026, 10:41:35 Operador com email luizpaulo@diegocampos.adv.br na Conta 25ffb46a-3b33-403e-9287-5d6c3fab7b80 criou este documento número 1eee3a38-d8f1-4545-91a5-a140ed89f1cd. Data limite para assinatura do documento: 07 de junho de 2026 (10:41). Finalização automática após a última assinatura: habilitada. Idioma: Português brasileiro.
- 08 mai 2026, 10:42:56 Operador com email luizpaulo@diegocampos.adv.br na Conta 25ffb46a-3b33-403e-9287-5d6c3fab7b80 alterou o processo de assinatura. Data limite para assinatura do documento: 11 de maio de 2026 (23:59).
- 08 mai 2026, 10:42:56 Operador com email luizpaulo@diegocampos.adv.br na Conta 25ffb46a-3b33-403e-9287-5d6c3fab7b80 adicionou à Lista de Assinatura: fabiano@grupoecoville.com para assinar, via E-mail.
- Pontos de autenticação: Token via E-mail; Nome Completo; CPF; endereço de IP; Assinatura manuscrita. Dados informados pelo Operador para validação do signatário: nome completo FABIANO SOARES ZORTEA e CPF 044.546.409-71.
- 10 mai 2026, 09:44:51 FABIANO SOARES ZORTEA assinou. Pontos de autenticação: Token via E-mail fabiano@grupoecoville.com. CPF informado: 044.546.409-71. Assinatura manuscrita com hash SHA256 prefixo 191714(...), vide anexo manuscript_10 mai 2026, 09-42-52.png. IP: 179.110.217.253. Componente de assinatura versão 1.1438.0 disponibilizado em https://app.clicksign.com.
- 10 mai 2026, 09:44:52 Processo de assinatura finalizado automaticamente. Motivo: finalização automática após a última assinatura habilitada. Processo de assinatura concluído para o documento número 1eee3a38-d8f1-4545-91a5-a140ed89f1cd.

**Documento assinado com validade jurídica.**Para conferir a validade, acesse <https://www.clicksign.com/validador> e utilize a senha gerada pelos signatários ou envie este arquivo em PDF.

As assinaturas digitais e eletrônicas têm validade jurídica prevista na Medida Provisória nº. 2200-2 / 2001

Este Log é exclusivo e deve ser considerado parte do documento nº 1eee3a38-d8f1-4545-91a5-a140ed89f1cd, com os efeitos prescritos nos Termos de Uso da Clicksign, disponível em www.clicksign.com.

Anexos

FABIANO SOARES ZORTEA

Assinou o documento em 10 mai 2026 às 09:44:51

ASSINATURA MANUSCRITA

Assinatura manuscrita com hash SHA256 prefixo 191714(...)

The image shows a handwritten signature in black ink that reads "FABIANO SOARES ZORTEA". The signature is written over a light gray background that contains a faint, semi-transparent watermark. The watermark includes the Clicksign logo (a stylized 'C' and 'K' inside a square) and the text "191714-4545-91A5-A140ED89F1CD 10/05/2026 09:44:51". The signature itself is enclosed within a dashed rectangular border.

FABIANO SOARES ZORTEA
manuscript_10 mai 2026, 09-42-52.png

ILUSTRÍSSIMO SENHOR DOUTOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – TJD/SC.

Pedido de Efeito Suspensivo

ARTHUR ZORTEA, brasileiro, estudante, solteiro, menor, inscrito no CPF/MF sob o nº 133.050.619-79, neste ato representado por seu pai, **FABIANO SOARES ZORTEA**, brasileiro, casado, empresário, inscrito no CPF/MF sob o nº 044.546.409-71, ambos residentes e domiciliados à Rua Santa Cecília, nº 141, bairro Vista Alegre, Curitiba/PR, CEP 80820-070, vem perante Vossa Excelência, por seus advogados (procuração anexa), com endereço profissional em nota de rodapé e endereço eletrônico intimacoes@diegocampos.adv.br, com fundamento no art. 30 do Regulamento Nacional de Kart 2026 (RNK/2026), nos arts. 162 e 163 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e no art. 146 e seguintes do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), interpor **RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR** contra a decisão dos Comissários Desportivos do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 que julgou improcedente a Reclamação Técnica formulada pelo RECORRENTE em face do piloto AUGUSTO NOGUEIRA (kart #34), por adulteração de combustível, pelas razões que passa a expor.

I ADMISSIBILIDADE

1. Cumpre, preliminarmente, demonstrar a tempestividade do presente recurso, na medida em que a **ciência efetiva** da decisão recorrida pelo Recorrente somente se aperfeiçoou em **06 de maio de 2026 (quarta-feira)**, após sucessivas e infrutíferas tentativas de obter cópia do ato impugnado junto à Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC.
2. Tal circunstância encontra-se exaustiva e formalmente documentada na **Ata Notarial** lavrada em 08/05/2026 perante o Cartório do Taboão (Foro Central da Região Metropolitana de Curitiba/PR), sob o Livro 179-AN, Folha 265/271, Traslado 0093627, da qual se extrai a integral degravação das comunicações havidas entre o RECORRENTE e a Sra. Bruna Cristina, secretária da FAUESC, no período compreendido entre 04/05/2026 e 06/05/2026.
3. Da referida Ata Notarial, evidenciam-se, em especial:

Brasília (DF)

SHIS - QL 12, Conjunto 9, Casa 6,
Península dos Ministros, Lago Sul

Curitiba (PR)

R. Heitor Stockler de França, 396, 21º
Andar, CJ. 2101/2110, Centro Cívico

Maringá (PR)

Avenida João Paulino Vieira Filho,
625, 15º Andar, Sala 1504, Zona 7

- Em 04/05/2026, às 08h29min32s, o RECORRENTE (que até então não teria sido comunicado de nenhum ato) solicitou pela primeira vez cópia da reclamação e da respectiva resposta;
 - Em 04/05/2026, às 14h50min59s, a solicitação foi reiterada;
 - Ao longo de 05/05/2026, foram realizadas ao menos seis novas cobranças, com manifestação expressa do RECORRENTE de que estava aguardando o documento “desde segunda-feira e até agora nada”, inclusive com tentativas formalizadas por e-mail (cópias anexas);
 - Apenas em 06/05/2026, às 15h26min27s, foi finalmente encaminhada ao RECORRENTE, via WhatsApp, a “Resposta à Reclamação Técnica SBK 26.pdf”, consubstanciando o ato decisório ora recorrido;
 - Em 06/05/2026, às 16h17min00s, portanto dentro da hora prevista no art. 30 do RNK/2026, o Recorrente comunicou formalmente sua intenção de recorrer ao TJD, nos termos da seguinte mensagem: “Precisava da Pasta Inteira da Prova, pois entrarei com recurso no TJD”.
4. Vale registrar que a entrega tardia da decisão **não decorreu de mora justificada**, conforme se infere das mensagens constantes da Ata Notarial, tudo a evidenciar verdadeiro embaraço ao exercício do direito de recurso por parte do RECORRENTE.
5. Diante desse contexto, o termo *a quo* para todos os prazos recursais, inclusive o prazo de 1 (uma) hora previsto no art. 30 do RNK/2026 e o prazo para apresentação deste recurso à Comissão Disciplinar do TJD/SC, somente pode ser computado a partir da efetiva ciência ocorrida em 06/05/2026, sendo, portanto, manifestamente **tempestivo** o presente apelo.
6. Por fim, o preparo recursal, no valor de R\$ 4.170,00, (quatro mil, cento e setenta reais) conforme tabela oficial deste TJD/SC, foi devidamente recolhido (anexo).

II A DECISÃO RECORRIDA EM RETROSPECTIVA

7. No fim de semana de **02 de maio de 2026**, foi realizado, no **Kartódromo de Lages/SC**, o **29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart**, evento de âmbito interestadual, supervisionado pela FAUESC e disputado, dentre outras categorias, na **categoria Mirim**, aberta a pilotos com idade de 8 a 9 anos, da qual participou o RECORRENTE, conduzindo o **kart #07**.
8. A bateria final da categoria teve como vencedor o piloto **Augusto Nogueira (kart #34)**, com tempo total de 13:23.888, seguido pelo RECORRENTE Arthur Zortea, em **segunda colocação**, com 13:35.195, conforme resultado oficial:



Campeonato Sul Brasileiro de Kart 2026

Mirim/Cadete

Kartódromo de Lages 1.069 km

Mirim Grid 3 Bateria



Pos	No.	Nome	Class	Total points	COR1	COR1
1	34	Augusto Nogueira	Mirim	0	0	0
2	7	Arthur Zortea	Mirim	5	2	3
3	9	Pedro Weick	Mirim	7	5	2
4	10	Augusto Silva	Mirim	8	4	4
5	999	Alberto Novoes	Mirim	10	3	7
6	20	Bernardo Fistarol	Mirim	12	6	6
7	11	Antonio Blau	Mirim	12	7	5
8	129	Alexandre Zimmermann	Mirim	16	8	8

9. Já desde a manhã do dia da prova, o representante legal do RECORRENTE, **Fabiano Soares Zortea**, atento a indícios de irregularidade técnica, **dirigiu-se pessoalmente à sala dos Comissários Desportivos** para alertar formalmente sobre a existência de potencial fraude na competição, requerendo expressamente a adoção das medidas de averiguação cabíveis, conforme atestam as declarações testemunhais anexas.
10. Observe-se, nesse sentido, a declaração prestada por Rafael Dias Sayão Lobato (anexa):

DECLARAÇÃO

Eu, Rafael Dias Sayão Lobato, brasileiro, casado, médico, inscrito no CPF nº 937.491.120-53, declaro, para os devidos fins de direito e sob as penas da lei, que, na manhã do dia 02 de maio de 2026, durante a realização das finais do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart, no Kartódromo de Lages/SC, por volta das 7h30min, entreguei ao Presidente da FAUESC um equipamento destinado à testagem da qualidade do combustível dos karts participantes da competição.

Na oportunidade, informei ao referido presidente que havia recebido orientações de pessoas familiarizadas com o equipamento acerca da forma adequada de coleta das amostras de combustível, considerando que a metodologia empregada poderia influenciar no resultado da aferição.

Em seguida, fui conduzido pelo próprio presidente até a sala da secretaria de prova, onde mantive contato inicial com o comissário Gabriel, o qual informou já possuir conhecimento sobre a utilização do equipamento, afirmando que já o utilizava em outras competições, razão pela qual entendeu não ser necessária qualquer explicação adicional.

Ainda na mesma sala, outro comissário presente manifestou entendimento de que não haveria necessidade de realização das testagens em razão das condições climáticas de chuva.

Cheguei a me oferecer para apresentar, em meu aparelho celular, as mensagens contendo as orientações recebidas acerca da utilização do equipamento, porém os presentes informaram que não seria necessário.

Por ser expressão da verdade, firmo a presente declaração para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

11. Dos termos, extrai-se, para o que importa ao presente caso:

- FEDERAÇÃO DE AUTOMÓVEIS DO RIO
DE JANEIRO - RUA DA LARANJEIRA S/Nº
CNPJ Nº 15.067.543/0001-22
07.7000027-700101 - São Paulo

CHEQUE À VISTA R\$ 1.30,00
PÓS-PAGAMENTO(200)

OBS.:
D.D. Brinde: 00077445147
RUC: BRINDES/PAZ/BRUNO
RD 440000000001030
INTERLIG.

FÓRMULÁRIO PARA RECLAMAÇÃO TÉCNICA

IDENTIFICAÇÃO:

PILOTO REclamante: Arthur Zetter DATA: 02/12/21

CATEGORIA: Minicarro CARRO: 7 OBS:

CARRO REclamado N°: 34 CATEGORIA: minicar OBS:

DESCRIÇÃO:

Apos vitoria técnica acompanhada pelo Comissário GABRIEL onde foi retendo o combustível da cuba do carburador de KRAFT nº 34, acompanhado por presidente da FAUESC (Nival), chaves de equipes Felipe Roiz, Giovanni (Bem) Prieto Bocai e Marcos Vinícius FIOSA (RBC) e Guilherme Costa foi constatadas alterações no combustível do referido competidor Tal alteração como é colocamento de tampa para trazer benefícios de rendimento.

É importante destacar que o motor estava dentro do RBC, empresa responsável pela manutenção do grupo.

- Depois, que seja chamado o RBC para que sobe sobre possíveis ganhos de desempenho com tal alteração

ASSINATURA: Felipe Zetter

RECEBEU POR: Brunna Cristina Corina HORA: 14.47 CHEQUE Nº 003 / 26

OBS: ESTA RECLAMACÃO SOMENTE SERÁ ANALISADA SE ESTIVER ACOMPANHADA DE UMA TAXA DE CAUÇÃO DE 2.5 UPs.

14. Na referida reclamação (anexa), o RECORRENTE expôs, de próprio punho, com riqueza de detalhes que (i) foi constatada alteração no combustível do referido competidor; bem como que (ii) o motor estava dentro da RBC, empresa responsável pela motorização da prova.
15. Tais fatos, registrados de próprio punho pelo RECORRENTE no formulário oficial e amplamente testemunhados, deveriam, em qualquer leitura razoável do regulamento, conduzir à desclassificação do piloto reclamado, nos exatos termos do art. 24, do RNK/2026:

Artigo 24º – Dos procedimentos: A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes determinadas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, ou por um Comissário Técnico, se assim for determinado. 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 deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos, em qualquer instância.

II A montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação ou penalização correspondente do piloto.

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

IV 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 pagamento prévio pertinente.

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

VI Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio piloto.

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

16. Não é só. Nos termos do art. 19, item 31, do RNK/2026, a pena adulteração do combustível é de 100 UPs.
17. Trata-se, evidentemente, de pena que deve acompanhar a desclassificação do Kart #34, conforme art. 22, do RNK/2026:

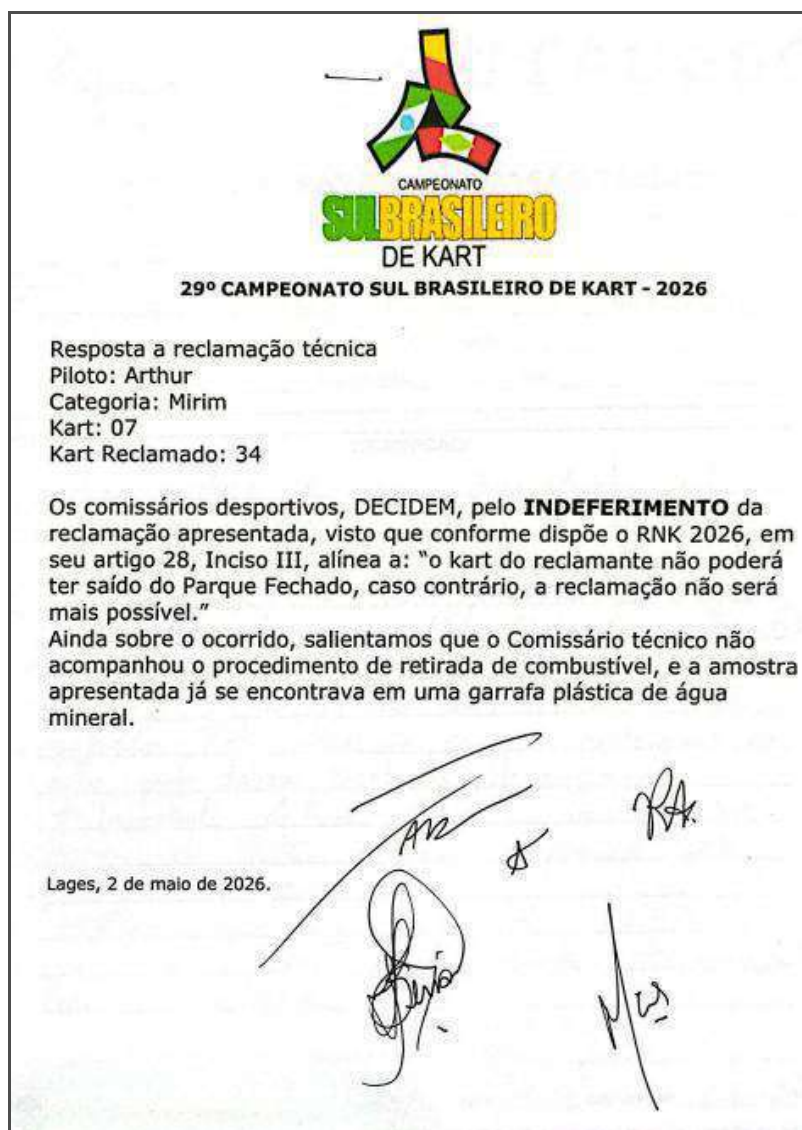
Artigo 22º – Da validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de Treinos Livres e da Tomada de Tempo e Provas, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos 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 Primeiro: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações em seus respectivos prazos de validade, salvo disposição específica em contrário.

Parágrafo Segundo: 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.

Parágrafo Terceiro: Durante a realização de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais, se um piloto sofrer duas desclassificações técnicas estará automaticamente excluído do evento (exceto falta de peso).

18. Não obstante, em decisão lavrada na própria data de 02/05/2026, **mas só comunicada ao Recorrente quatro dias depois**, os Comissários Desportivos julgaram **IMPROCEDENTE** a reclamação, sob a seguinte fundamentação literal:



19. Trata-se, com o devido respeito, de decisão que merece **reforma integral**, pois (I) a alegação de ausência do Comissário Técnico é frontalmente desmentida pela própria reclamação e por testemunhas qualificadas; (II) o art. 28, III, “a”, do RNK/2026, é manifestamente inaplicável à hipótese, pois trata da fase prévia da vistoria, não podendo servir de fundamento para convalidar irregularidade já constatada; (III) uma vez constatada qualquer irregularidade, o kart deveria ter permanecido retido, não servindo esse fundamento – e a própria falha dos comissários nesse ponto – como hábil para a improcedência da reclamação; (IV) o motor jamais saiu do regime de parque fechado, eis que permaneceu sob a guarda da RBC Motorsport, fornecedora oficial dos motores; (V) a constatação positiva de combustível adulterado, em si, dá ensejo à desclassificação do piloto reclamado, na forma do art. 24, II, do RNK/2026 e do art. 130, VII, do CDA.
20. É o que passa a expor, objetiva e fundamentadamente, a seguir.

III REFORMA DA DECISÃO RECORRIDA

III.1 EFETIVA PARTICIPAÇÃO DO COMISSÁRIO TÉCNICO NO PROCEDIMENTO E DA IDONEIDADE DAS TESTEMUNHAS PRESENCIAIS

21. Conforme precedente desta c. Justiça Desportiva: “Não se questiona a presunção de veracidade e legalidade das decisões proferidas pelos Comissários Desportivos, que são os primeiros a terem contato com a situação de fato. **No entanto, a presunção de veracidade e legalidade citada é de natureza relativa, admitindo o seu afastamento quando houver prova em contrário**” (STJD – Processo nº 19/2023-CD – Rel. Dr. Guilherme de Castro Gouvêa – j. 18/09/2023).
22. No caso, o primeiro e mais grave vício da decisão recorrida reside na afirmação de que “o *Comissário técnico não acompanhou o procedimento de retirada de combustível*”. Tal assertiva é frontalmente desmentida pelos próprios documentos da reclamação, lavrados de próprio punho pelo Recorrente no exato momento dos fatos.
23. Com efeito, o **formulário oficial de Reclamação Técnica** consigna, com todas as letras, que a “**vistoria técnica [foi] acompanhada pelo Comissário GABRIEL**” — sendo este, justamente, o Comissário Técnico cuja presença a decisão recorrida nega.
24. Mais ainda: a vistoria foi presenciada por **público qualificado de testemunhas idôneas**, todas com identificação registrada no formulário, a saber: (i) o Sr. **Nick**, Presidente da FAUESC, autoridade máxima da supervisão estadual do evento; (ii) o Sr. **Felipy Reis**, chefe de equipe da Motorsport; (iii) os Srs. **Giovani e Pedro Jacobsen**, da equipe BrasilDriver School; (iv) o Srs. **Marcel, Boca e Joasa**, da RBC Motorsport; e (v) o Sr. **Guilherme Costa**, chefe da equipe Costa Racing.
25. Aceitar, neste cenário, a tese de que “o *Comissário técnico não acompanhou o procedimento*” significaria não apenas **desconsiderar prova documental contemporânea aos fatos**, mas também desautorizar, sem qualquer justificativa, o

testemunho de cinco profissionais experientes do automobilismo nacional, inclusive o do próprio Presidente da Federação supervisora do evento.

26. Nesse sentido, segue a declaração de Carlos Andrey Junior:

DECLARAÇÃO

Eu, Carlos Andrey Junior, Brasileiro, Casado, engenheiro civil, CPF 03653972965, DECLARO, para os devidos fins de direito e sob as penas da lei, que, durante o 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart realizado no Kartódromo de Lages SC, nos dias 30/04, 01/05 e 02/05 por estar no parque fechado do evento pude presenciar o desenrolar do teste de combustível no Kart do piloto AUGUSTO NOGUEIRA numeral 34, ocasião em que presenciei os fatos a seguir relatados:

1. Após um início conturbado da averiguação do combustível do kart citado, verifiquei se que o combustível do mesmo estava com características diferentes do permitido e isso s foi constatado após retirada do combustível da "cuba" do motor. Estavam presentes várias pessoas nesse momento, pessoal da RBC Motorsport responsáveis pelo fornecimento dos motores, o comissário Gabriel, o presidente da Federação de automobilismo do estado de SC, assim como as partes interessadas, além de outros preparadores e pilotos.

Por ser expressão da verdade, firmo a presente declaração para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

27. Da referida declaração, é possível extrair que:

- **Irregularidade técnica:** Após o início da averiguação, constatou-se que o combustível do kart possuía características diferentes do permitido. Isso foi confirmado logo após a retirada do combustível da "cuba" do motor.
- **Testemunhas presentes:** A verificação da irregularidade foi acompanhada por diversas pessoas, incluindo pessoal da RBC Motorsport (fornecedores dos motores), o comissário Gabriel, o presidente da Federação de Automobilismo do Estado de SC, além de pilotos, preparadores e outras partes interessadas

28. Em igual sentido, a detalhada declaração de Larissa Colussi Bueno:

DECLARAÇÃO

Eu, Larissa Colussi Bueno, brasileira, solteira, advogada, inscrita na OAB/PR sob nº 120.252, DECLARO, para os devidos fins de direito e sob as penas da lei, que estive presente no parque fechado durante a realização do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart, categoria Mirim, ocorrido no Kartódromo de Lages/SC, no final de semana de 02 de maio de 2026, ocasião em que acompanhei o procedimento de averiguação e teste de combustível relacionado ao kart do piloto Augusto Nogueira, presidido pelo Presidente da FAUESC, conhecido como "Niki", tendo presenciado os fatos a seguir relatados:

Os fatos ora narrados ocorreram no parque fechado, durante a realização das competições e das necessárias fiscalizações.

O pai do piloto Arthur Zortéa solicitava à comissão de fiscalização da prova que realizasse teste de combustível diretamente na cuba do carburador do kart do referido piloto. Em um primeiro momento, o comissário responsável pela fiscalização, Sr. Gabriel, mostrou-se relutante em proceder à verificação, sendo necessária insistência reiterada por parte dos presentes para que o procedimento fosse efetivamente realizado.

Após sucessivas solicitações e diante da intervenção direta do Presidente da FAUESC, Sr. Niki, que determinou a realização do procedimento, o teste passou a ser executado pelo comissário Gabriel, sempre sob acompanhamento da direção do campeonato.

No momento da verificação do fluido coletado, realizada no parque fechado e na presença de diversas pessoas, incluindo chefes de equipe, pilotos de outras categorias e integrantes de outras equipes que acompanhavam o procedimento, foi constatado que os níveis apresentados não eram compatíveis com aqueles verificados no tanque de combustível do kart nº 34, conduzido pelo piloto Augusto Nogueira.

Diante da divergência identificada, o pai do piloto Arthur Zortéa demonstrou profunda indignação com a forma como o procedimento vinha sendo conduzido e insistiu de maneira contínua para que os testes fossem repetidos e adequadamente realizados. Em razão dessa insistência, e somente após reiteradas determinações do Presidente da FAUESC, Sr. Niki, ao comissário Gabriel, os testes foram refeitos por diversas vezes.

Foram então realizadas novas coletas e análises no kart do piloto Arthur Zortéa, bem como em outro kart recém-chegado da categoria Cadete, conduzido pelo piloto João Pedro Zanatta. As novas verificações demonstraram que os karts dos pilotos Arthur Zortéa e João Pedro Zanatta apresentaram resultados equivalentes entre si, ao passo que o combustível coletado do kart nº 34, do piloto Augusto Nogueira, apresentou resultado distinto dos demais.

Salienta-se, ainda, que o pai do piloto Arthur Zortéa insistia para que o comissário Gabriel formalizasse os resultados obtidos nos testes realizados, argumentando que o procedimento havia sido conduzido na presença do Presidente da FAUESC e de responsáveis técnicos da RBC. Contudo, o referido comissário recusou-se a registrar formalmente os fatos constatados, afirmando que não realizaria qualquer formalização escrita e que, caso houvesse inconformismo, deveria ser apresentada reclamação técnica pelos interessados.

Importa consignar que todo o procedimento foi realizado na presença do Presidente da FAUESC, com auxílio de técnicos da RBC, permanecendo o motor sob custódia durante todo o período em que esteve no parque fechado. Os atos também foram acompanhados por diversos interessados, chefes de equipe e pilotos de outras categorias.

Por ser expressão da verdade, firma-se a presente declaração para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

29. Referida declaração é de vital importância para a compreensão do caso concreto. A partir dela, é possível depreender que:

- **Solicitação de Teste:** O pai do piloto Arthur Zortéa insistiu para que a comissão realizasse um teste de combustível coletado diretamente da cuba do carburador.
- **Relutância da Fiscalização:** O comissário responsável, Sr. Gabriel, foi inicialmente relutante e só executou o procedimento após sucessivas

solicitações e a determinação direta do Presidente da FAUESC, conhecido como "Niki".

- **Primeira Divergência:** A verificação do fluido apontou que os níveis apresentados não eram compatíveis com aqueles verificados no próprio tanque de combustível do kart nº 34, pertencente ao piloto Augusto Nogueira.
- **Testes Comparativos:** Após o pai de Arthur Zortéa exigir a repetição do procedimento, novos testes foram feitos nos karts de Arthur Zortéa e de João Pedro Zanatta (categoria Cadete). Os resultados desses dois karts foram equivalentes entre si, mas distintos do resultado apresentado pelo kart nº 34.
- **Recusa de Formalização:** Apesar dos pedidos para formalizar o resultado e da presença de diversas testemunhas (incluindo o Presidente da FAUESC e técnicos da RBC), o comissário Gabriel recusou-se a fazer qualquer registro escrito da constatação. Ele afirmou que qualquer inconformismo deveria ser tratado através de uma reclamação técnica.
- **Custódia do Motor:** Durante todo o procedimento no parque fechado, o motor do kart analisado permaneceu sob custódia da organização

30. Há mais. Em vídeo publicado pelo próprio piloto vistoriado aparece o Comissário Desportivo mencionado realizando a fiscalização então solicitada:



31. Acresça-se que o Recorrente **não detinha autoridade nem prerrogativa regulamentar** para realizar, *sponte propria*, qualquer “retirada de combustível” do kart adversário, ato que, por sua própria natureza, exige, nos termos do art. 88.2 do CDA e do art. 24, III do RNK/2026, a presença e a condução do Comissário Técnico:

CDA

88.1 – A função de vistoriador poderá ser exercida por comissário técnico.

88.2 – Para o exercício de suas funções, os vistoriadores/auxiliares técnicos deverão se utilizar de instrumentos de controle e medição aprovados pela CBA/FAU e ainda deverão:

I - Exercer a vistoria antes, durante e após a prova, ou em momento determinado pelo comissário técnico.

II - Comunicar os resultados de suas operações apenas ao comissário técnico.

III - Elaborar e assinar, sob sua responsabilidade, relatórios considerados necessários e encaminhá-los ao comissário técnico.

RNK

Art. 24, III O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. 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

32. Foi precisamente por ter sido conduzido pelo Comissário, que não apenas o presenciou, mas dele participou ativamente, que a amostra colhida possui valor **probatório**, a ele se reconhecendo plena fé pública para os efeitos regulamentares.
33. A alegação, lançada *a posteriori*, de que a amostra teria sido apresentada “em garrafa plástica de água mineral”, em igual medida, não resiste a maior escrutínio.
34. O regulamento **não exige recipiente específico** para o acondicionamento da amostra, e a finalidade do procedimento (constatar a alteração do combustível, o que efetivamente ocorreu) foi plenamente atingida. Eventual irregularidade no recipiente, ainda que existente, jamais teria o condão de convalidar a infração cometida pelo piloto reclamado, à luz do princípio inscrito no art. 130, VII, do CDA, segundo o qual “qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova”.
35. No mais, o mesmo teste (com o mesmo método) foi aplicado em outros nos karts de Arthur Zortéa e de João Pedro Zanatta (categoria Cadete), para fins comparativos, e não houve qualquer alteração.

III.2 INAPLICABILIDADE DO ART. 28, III, “A”, DO RNK/2026 COMO FUNDAMENTO DE IMPROCEDÊNCIA APÓS CONSTATADA A IRREGULARIDADE TÉCNICA

36. O segundo fundamento da decisão recorrida (invocação do art. 28, III, “a”, do RNK/2026), que veda a permanência da reclamação na hipótese de o kart do reclamante ter saído do Parque Fechado, incorre em **manifesto erro de interpretação regulamentar**.

37. A regra do art. 28, III, “a”, possui finalidade clara e específica: assegurar que, em sede de reclamação técnica, **o kart do próprio reclamante** permaneça à disposição da Comissão Técnica para verificação dos mesmos itens apontados na reclamação, em homenagem ao princípio da paridade de armas. A norma, portanto, **dirige-se à fase prévia da vistoria** e tem por escopo garantir que o reclamante não esteja, ele próprio, em situação irregular, não constituindo, em hipótese alguma, regra de **convalidação retroativa de infração já constatada** em face do reclamado.
38. Referido princípio, no caso concreto, foi plenamente respeitado na exata medida em que **o mesmo teste foi realizado, em sequência, no kart do RECORRENTE**, com o fim exato de demonstrar que, neste, não haveria qualquer adulteração.
39. Não obstante, a retirada posterior aos testes já realizados ocorreu por ordem expressa dos próprios comissários, na medida em que se aproximava a corrida da categoria cadete (cronograma anexo).
40. No caso concreto, a vistoria **efetivamente ocorreu**, foi conduzida pelo Comissário Técnico e teve como **resultado positivo a constatação de combustível adulterado**. Nesse exato momento, a finalidade integral do art. 28, III, “a”, já se exauriu, sendo absolutamente irrelevante, para fins de aferição da infração técnica, qualquer fato superveniente à constatação.
41. Mais que isso: uma vez identificada a irregularidade técnica em desfavor do piloto reclamado, o regulamento determina, *cogentemente*, a **retenção do componente alterado**, nos termos do art. 24, I, do RNK/2026:

“Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos, em qualquer instância.”

42. Logo, **se o kart do reclamado saiu do Parque Fechado após a constatação da adulteração**, isso não pode aproveitar a quem se beneficiou da omissão: trata-se, ao revés, de **descumprimento do dever regulamentar de retenção** por parte da própria Comissão Técnica, omissão essa que **jamais pode ser convertida em fundamento de improcedência da reclamação**. Sustentar o contrário equivaleria a premiar a infração e desestimular a fiscalização, solução que afronta os mais mezinhos princípios da disciplina desportiva.

III.3 PERMANÊNCIA DO MOTOR SOB A GUARDA REGULAMENTAR DA RBC MOTORSPORT: AUSÊNCIA DE QUALQUER PREJUÍZO À CADEIA DE CUSTÓDIA

43. Ainda que se admitisse, por amor ao debate, alguma relevância à movimentação do equipamento após a constatação da irregularidade, o que, como já demonstrado, não se sustenta, é fato incontroverso que **o motor jamais saiu efetivamente do regime de Parque Fechado**, eis que permaneceu, em sua integridade e de forma ininterrupta, sob

a guarda, custódia e controle da empresa **RBC Motorsport**, motorizadora oficialmente responsável pelos motores da prova.

44. Trata-se, em essência, de **continuidade do regime de Parque Fechado por equiparação funcional**: a RBC, na qualidade de motorizadora credenciada, exerce, durante todo o evento, função de guardião técnica do equipamento, sendo a empresa em cujo poder o motor *já se encontrava* no momento da própria reclamação — fato, aliás, expressamente registrado no formulário apresentado pelo Recorrente:

“Importante destacar que o motor estava dentro da RBC, empresa responsável pela motorização da prova.”

45. No mesmo sentido segue a declaração prestada por Guilherme Cesar da Costa:

DECLARAÇÃO

Eu, Guilherme Cesar da Costa, Brasileiro, Solteiro, Chefe de Equipe de kart profissional, CPF 106.206.189-65, **DECLARO**, para os devidos fins de direito e sob as penas da lei, que, no curso do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart, categoria Mirim, realizado no Kartódromo de Lages/SC, no fim de semana de 02 de maio de 2026, estive presente no ato de vistoria técnica após o término da bateria final e testes de combustível conduzidos pelo corpo de comissários técnicos e pelo presidente da FAUESC no kart do piloto de numeral 34, ocasião em que presenciei os fatos a seguir relatados:

1. O comissário GABRIEL, apesar de demonstrar uma conduta relutante para a realização do teste de combustível, prosseguiu com o teste. Contudo, conduziu o teste de forma errônea e que não identificaria nenhuma anormalidade apesar de ter sido instruído anteriormente como deveria ter realizado o teste. O comissário foi imprudente e não cumpriu com a sua obrigação e função apesar de ter sido orientado com antecedência. Por fim, o mesmo liberou todos os concorrentes do parque fechado sem a realização do teste de forma correta e clara.

2. Após o término da vistoria técnica dos cinco melhores concorrentes da categoria, todos foram orientados a desmontar e entregar o motor na tenda da empresa RBC Motorsport, que forneceu os motores para o 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart. Tal tenda encontrava-se alocada dentro do espaço físico do parque fechado, demarcado e definido pela organização e direção da prova. Em nenhum momento após a bateria final do campeonato, os motores foram retirados do regime de parque fechado e ficaram retidos na tenda da RBC para a realização de possíveis testes e averiguações.

3. Após o protesto conduzido por integrantes da minha equipe e insistência de ADMIR CHIESA, presidente da FAUESC, o comissário GABRIEL efetivou o teste na região da “cuba” do carburador do motor do concorrente numeral 34, com o auxílio e coordenação dos funcionários da RBC Motorsport, conforme foi orientado ao comissário anteriormente. Após a realização do teste, constatou-se uma alteração no combustível utilizado pelo concorrente de numeral 34. Apesar disso, o comissário GABRIEL e representantes da FAUESC, não aplicaram nenhuma punição ao devido concorrente.

46. A custódia dos motores, bem como a existência de testes também naquele pertencente ao piloto reclamante, ficam muito bem evidenciadas. Do documento, pode-se extrair, em síntese, que:

- **Conduta inadequada do comissário:** O comissário técnico responsável, chamado Gabriel, demonstrou relutância e conduziu o teste de combustível inicial de maneira errada, liberando os concorrentes sem realizar a checagem da forma correta e previamente instruída.
- **Isolamento dos motores:** Após a vitória, os motores dos cinco primeiros colocados foram entregues na tenda da RBC Motorsport e permaneceram o tempo todo retidos sob as regras de parque fechado para possíveis testes.
- **Novo teste sob protesto:** Devido a um protesto da equipe do declarante e à insistência do presidente da FAUESC, o comissário Gabriel foi levado a realizar um novo teste, focado na região da "cuba" do carburador do kart de numeral 34.
- **Irregularidade comprovada:** Este novo teste confirmou a presença de alteração no combustível utilizado pelo piloto do kart 34.
- **Ausência de punição:** Mesmo com a irregularidade técnica constatada, o comissário Gabriel e os representantes da FAUESC não aplicaram qualquer punição ao concorrente.

47. Disso se extrai conclusão inafastável: **inexiste qualquer quebra na cadeia de custódia do motor** que justifique, sob qualquer ótica, o indeferimento da reclamação. Ao contrário: o equipamento permaneceu, do início ao fim, à disposição para fiscalização, vitória especializada e eventual perícia técnica adicional, conforme prevê o art. 24, IV, do RNK/2026.

IV EFEITO SUSPENSIVO

48. Nos termos do art. 147-A, do CBJD, o efeito suspensivo será concedido quando “a simples devolução da matéria puder causar prejuízo irreparável ou de difícil reparação”:

Art. 147-A. Poderá o relator conceder efeito suspensivo ao recurso voluntário, em decisão fundamentada, desde que se convença da verossimilhança das alegações do recorrente, quando a simples devolução da matéria puder causar prejuízo irreparável ou de difícil reparação.

§ 1º Não se concederá o efeito suspensivo a que se refere este artigo quando de sua concessão decorrer grave perigo de irreversibilidade.

§ 2º A decisão que conceder ou deixar de conceder o efeito suspensivo a que se refere este artigo será irrecorrível, mas poderá ser revogada ou modificada a qualquer tempo, pelo relator, em decisão fundamentada.

49. Diante da seriedade dos fatos narrados e da robustez do conjunto probatório acostado, faz-se imperiosa a **concessão de efeito suspensivo** ao presente recurso, nos termos do art. 31, I, do RNK/2026:

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 às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão *sub judice*. 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.

50. Os pressupostos clássicos da tutela de urgência encontram-se inequivocamente presentes: o *fumus boni iuris* decorre da farta documentação que evidencia a constatação da adulteração e dos vícios da decisão recorrida; o *periculum in mora*, por sua vez, é manifesto, na medida em que a consolidação do resultado, com pontuação e premiação ao piloto reclamado, de forma definitiva (sem a publicização do status “*sub judice*”), causaria prejuízos de difícil reparação ao campeonato e à competição limpa entre os pilotos.
51. De rigor, portanto, a concessão de efeito suspensivo, com determinação à FAUESC para que, em todos os atos oficiais subsequentes, especialmente pontuações, troféus, premiações e divulgações em mídia institucional, **conste de forma expressa que o resultado encontra-se *sub judice*, perante esta c. Comissão Disciplinar**, bem como para a retenção dos componentes objeto da reclamação técnica até o trânsito em julgado da presente decisão.

V PEDIDOS

52. Ante o exposto, requer:
- a) O **conhecimento** do presente recurso, ante a sua tempestividade, conforme demonstrado no item I, com base na Ata Notarial anexa;
 - b) A **concessão de efeito suspensivo**, com (b.1) suspensão dos efeitos da classificação oficial da bateria final da categoria Mirim, disputada em 02/05/2026; (b.2) determinação à FAUESC para que conste, em todos os atos oficiais, que o resultado se encontra *sub judice*;
 - c) A intimação do piloto AUGUSTO NOGUEIRA, por seus representantes, para exercício de contraditório, caso queira;
 - d) A **produção ampla de prova**, requerendo-se: (c.1) a juntada dos documentos ora colacionados; (c.2) o **depoimento pessoal** do representante legal do Recorrente, Sr. Fabiano Soares Zortea, presencial à totalidade dos fatos; (c.3) a **oitiva de testemunhas**, em especial:
 - (i) O Presidente da FAUESC, **Admir Chiesa (Niki)**, podendo ser contactado pela própria Secretaria deste TJD;
 - (ii) O Sr. **Felipy Acácio Reis**, chefe de equipe Reis Motorsport, CPF nº 084.381.729-11, e-mail: felipyacacio@gmail.com;
 - (iii) O Comissário **Gabriel Bastos Trennepohl**, mencionado por todos os depoentes e figura central deste Recurso, que também pode ser contactado pela Secretaria deste TJD;
 - (iv) O Sr. Rafael Dias Sayão Lobato, CPF nº 937.491.120-53, pai de um dos pilotos, e-mail: zkjlobato@gmail.com;

(v) O Sr. Carlos Andrey Junior, engenheiro civil, e-mail carlosandreyjr@icloud.com,

(vi) A Sra. Larissa Colussi Bueno, advogada, e-mail colussilari@gmail.com;

(vii) O Sr. Guilherme Cesar da Costa, chefe de equipe de Kart, e-mail cesargui0111@gmail.com.

e) Requer-se juntada dos documentos que seguem em link: <https://drive.google.com/drive/folders/1VoVsdUzoaqh9XGvwKzaEesJ2IEW0TqUM?usp=sharing>;

f) **No mérito, o integral provimento do presente recurso para reformar a decisão recorrida, julgando-se procedente a Reclamação Técnica originária, a fim de: (d.1) desclassificar o piloto Augusto Nogueira (kart #34) da bateria final da categoria Mirim do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026; (d.2) determinar a retificação da classificação oficial da referida bateria, com a consequente reorganização das posições subsequentes; (d.3) determinar a redistribuição da pontuação do campeonato para refletir a nova classificação; (d.4) aplicar ao piloto recorrido a multa do art. 19, item 31, do RNK/2026 (100 UPs), sem prejuízo de outras sanções disciplinares cabíveis perante este Egrégio Tribunal; e (d.5) a devolução da caução recolhida pelo Recorrente quando da apresentação da Reclamação Técnica originária (R\$ 1.345,00).**

Curitiba/PR, 11 de maio de 2026.



Diego Campos
OAB/DF nº 68.070
OAB/PR nº 57.666



Luiz Paulo M. Franqui
OAB/PR nº 98.059



Grazielle Grudzien
OAB/PR nº 107.204



Comprovante de Pix

R\$ 4.170,00



Realizado em 08/05/2026 às 12:15:04

De

FABIANO SOARES ZORTEA

CPF: ***.546.409-**

Instituição: ITAÚ UNIBANCO S.A

Para

FEDERACAO DE AUTOMOBILISMO DO

CPF: ***.875.430-**122

Instituição: COOPERATIVA DE CRÉDITO DE LIVRE
ADMISSÃO DE ASSOCIADOS DO MEIO OESTE
CATARINENSE - SICOOB CREDIMOC S

Chave Pix: 79887543000122

Dados da transação

Autenticação:

967F2E0611513AEDA951C79BA926DB4433324432

ID da transação:

E60701190202605081514DY5SYLZLD8N

Realizada em: Celular

Central de atendimento

Capitais e regiões metropolitanas: Capitais e regiões metropolitanas:
4004 4828

Demais localidades: Demais localidades: 0800 970 4828

SAC 24 horas: SAC 24 horas: 0800 728 0728

Ouvidoria (dias úteis das 9h às 18h): Ouvidoria (dias úteis das 9h às 18h):
0800 570 0011

Canal para PcD auditiva ou de fala: Canal para PcD auditiva ou de fala:
0800 722 1722



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 - **CATEGORIA MIRIM**

Nesta data, informo o recebimento do Recuso Voluntário e faço os autos conclusos à Presidente do TJD do Automobilismo de Santa Catarina, Dr^a Sibele Cristina Hacbarth Muller.

Florianópolis, 12 de maio de 2026

Camila Oliveira
Secretaria TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 02/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART - 2026

Determino o envio dos autos ao Presidente da Comissão Disciplinar TJD do Automobilismo de Santa Catarina.

Florianópolis, 12 de maio de 2026

SIBELE CRISTINA
HACBARTH

MULLER:06327527930

Assinado de forma digital por
SIBELE CRISTINA HACBARTH
MULLER:06327527930
Dados: 2026.05.12 16:09:35 -03'00'

Sibele Cristina Hacbarth Muller
Presidente TJD do Automobilismo de Santa Catarina



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, recebo a Determinação proferida pela Presidente deste Tribunal, Dra Sibele Muller e faço o envio dos Autos Conclusos ao Presidente da Comissão Disciplinar para o Sorteio do Auditor Relator.

Florianópolis 14 de maio de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 02/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART - 2026

Nesta data, faço os autos conclusos ao Relator sorteado do TJD do Automobilismo de Santa Catarina, Dr Fabio Oliveira Santos.

Florianópolis, 19 de maio de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 19/05/2026 15:58:26-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, faço os autos conclusos ao Auditor Relator sorteado, Dr. Fábio Santos

Florianópolis, 19 de maio de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

RELATÓRIO À COMISSÃO DISCIPLINAR
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA –
TJD/SC
Processo nº 002/2026-CD
Recorrente: Arthur Zortea
Recorrida: Decisão dos Comissários Desportivos da FAUESC – 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 – Categoria Mirim

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto por ARTHUR ZORTEA, representado por seu genitor FABIANO SOARES ZORTEA, em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026, realizado no Kartódromo de Lages/SC, que julgou improcedente Reclamação Técnica apresentada em desfavor do piloto AUGUSTO NOGUEIRA (kart nº 34), por suposta adulteração de combustível.

O recorrente sustenta, preliminarmente, a tempestividade do recurso, afirmando que a ciência efetiva da decisão recorrida ocorreu apenas em 06/05/2026, após reiteradas tentativas de obtenção da íntegra do ato decisório junto à FAUESC, circunstância documentada por Ata Notarial lavrada em 08/05/2026.

No mérito, relata que, durante a bateria final da categoria Mirim do Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026, realizada em 02/05/2026, foram identificados indícios de irregularidade técnica envolvendo o combustível utilizado pelo kart nº 34, conduzido pelo piloto AUGUSTO NOGUEIRA.

Segundo narra, o representante legal do recorrente teria alertado previamente os Comissários Desportivos acerca da possível irregularidade e requerido fiscalização específica, inclusive mediante utilização de equipamento apropriado para aferição do combustível.

O recorrente afirma que, após insistência perante a Comissão Técnica, foi realizado teste diretamente na cuba do carburador do kart nº 34, ocasião em que teria sido constatada divergência compatível com adulteração de combustível.

A Reclamação Técnica foi formalmente protocolada perante a Secretaria de Provas, acompanhada do recolhimento da respectiva caução, tendo o recorrente consignado expressamente que houve constatação de alteração no combustível do kart reclamado.

Sustenta o recorrente que o regulamento técnico aplicável prevê a desclassificação do competidor em caso de irregularidade técnica, especialmente adulteração de combustível, citando os artigos 19, 22 e 24 do Regulamento Nacional de Kart 2026 (RNK/2026).

A decisão recorrida, entretanto, julgou improcedente a reclamação técnica, entendimento que o recorrente reputa equivocado sob o fundamento de que:

- (i) houve efetiva participação do Comissário Técnico no procedimento de coleta;
- (ii) a irregularidade foi testemunhada por diversas pessoas ligadas ao evento;
- (iii) o art. 28, III, "a", do RNK/2026 teria sido aplicado de forma inadequada; e
- (iv) o motor do kart permaneceu sob guarda da RBC Motorsport, não havendo quebra da cadeia de custódia.

Constam nos autos declarações testemunhais de integrantes da organização, equipes e terceiros presentes ao procedimento de vistoria, apontando que o teste realizado teria identificado divergência no combustível utilizado pelo kart nº 34.

O recorrente requer, em sede liminar, a concessão de efeito suspensivo ao recurso, para que a classificação da prova permaneça sub judice até julgamento definitivo.

Ao final, pugna pela reforma integral da decisão recorrida, com a desclassificação do piloto AUGUSTO NOGUEIRA da bateria final da categoria Mirim do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026, retificação da classificação oficial, redistribuição da pontuação, aplicação das penalidades regulamentares cabíveis e devolução da caução recolhida.

Consta certidão de recebimento do Recurso Voluntário pela Secretaria do TJD do Automobilismo de Santa Catarina, com posterior determinação de encaminhamento dos autos ao Presidente da Comissão Disciplinar.

É o relatório.

Florianópolis/SC, 29 de maio de 2026.

Relator(a)
Comissão Disciplinar – TJD/SC



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, me certifico que recebi o Relato do Auditor Relator, Dr. Fabio Santos e faço o encaminhamento ao Presidente da Comissão Disciplinar, Dr. Walter Salomé

Florianópolis 02 de junho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, recebo os Autos Conclusos e recebo o Relato do Auditor Relator, TJD do Automobilismo de Santa Catarina, Dr Fábio Santos.

Neste momento, faço Autos Conclusos a Procuradoria deste Tribunal para manifestação.

Florianópolis, 05 de junho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 05/06/2026 14:46:28-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, me certifico que recebi os autos do Presidente da Comissão Disciplinar deste tribunal e faço o encaminhamento à Procuradoria.

Florianópolis 08 de junho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Junte-se o requerimento do Recorrente. Após encaminhe-se para o Dr. Relator para análise.

Florianópolis, 08 de junho de 2026

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina

AO PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA.

Processo nº 02/2026-CD-Recurso

ARTHUR ZORTEA, devidamente qualificado, por seus advogados, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, considerando-se o transcurso de mais de três semanas da interposição do presente recurso, requerer seja adotada a devida urgência na análise da pedido de efeito suspensivo, bem como do andamento processual como um todo.

Reitera-se os fundamentos meritórios e os pedidos formulados no Recurso (e Razões Complementares), bem como reforça a necessidade de análise do pedido liminar de atribuição de efeito suspensivo, com a suspensão dos efeitos da classificação oficial da bateria final da categoria Mirim, disputada em 02/05/2026; bem como a determinação à FAUESC para que conste, em todos os atos oficiais, que o resultado se encontra sub judice.

Curitiba/PR, 5 de junho de 2026.



Diego Campos
OAB/PR nº 57.666



Luiz Paulo M. Franqui
OAB/PR nº 98.059



Grazielle Grudzien
OAB/PR nº 107.204



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, me certifico que recebi os autos e encaminho ao Auditor Relator deste Processo, Dr. Fabio Santos.

Florianópolis 08 de junho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

**AO PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
DESPORTIVA DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA**

PROCESSO 002/2026 – CD

A **PROCURADORIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**, por seu representante legal, nomeado pelo respectivo Tribunal de Justiça Desportiva (TJD/SC/FAUESC), no uso de suas atribuições legais previstas no Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD) e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), perante este juízo apresentar

PARECER

nos autos do Recurso Voluntário em epígrafe, nos seguintes termos, pelos fatos e fundamentos jurídicos a seguir expostos.

1) FATOS

A **PROCURADORIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA** foi notificada pela Secretaria do TJD/SC/FAUESC, via e-mail, sobre o **recurso voluntário interposto por Arthur Zortea**, representado por seu pai, **Fabiano Soares Zortea**, em face da decisão dos Comissários Desportivos do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart (Categoria Mirim), que julgou improcedente a Reclamação Técnica formulada contra o piloto Augusto Nogueira (Kart #34) por suposta adulteração de combustível.

A decisão recorrida fundamentou o indeferimento no art. 28, inciso III, alínea "a", parte final, do RNK/2026 (saída do kart do reclamante do Parque Fechado), alegando ainda que o Comissário Técnico não teria acompanhado a retirada do combustível e que a amostra fora apresentada em garrafa plástica.

O Recorrente juntou prova documental no corpo do recurso e indicou interesse na prova testemunhal, afirmando que o Comissário Técnico responsável (Sr. Gabriel Bastos Trennepohl) esteve presente e executou o teste, porém não tomou as medidas cabíveis; que a cadeia de custódia do motor foi mantida pela empresa RBC Motorsport, pleiteia, ao final, a desclassificação do Kart #34, além da concessão de efeito suspensivo.

É o que cabe, neste momento, sucintamente relatar.

2) JUSTIÇA DESPORTIVA

2.1) Admissibilidade e tempestividade

O presente recurso **não merece ser conhecido**, por ser manifestamente intempestivo, conforme as regras contidas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), independentemente do marco temporal considerado para a notificação da decisão.

Isso porque o art. 162.1 do CDA exige que o recorrente notifique a secretaria por escrito no prazo de 1 (uma) hora após o recebimento da decisão, sob pena de perda do direito ao recurso. Em seguida, o art. 164 do CDA estipula o prazo de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso perante a Comissão Disciplinar, fluindo a partir do primeiro dia útil subsequente à notificação.

Seja considerando que o Recorrente foi notificado diretamente na praça esportiva, ou mesmo admitindo a sua tese de que a notificação oficial ocorreu por meios digitais apenas na data de 06/05/2026 (às 15:26h), o recurso protocolado em 11/05/2026 encontra-se fatalmente fora dos prazos regulamentares. Na melhor das hipóteses processuais para o Recorrente (notificação em 06/05), o aviso formal de intenção de recorrer deveria ter ocorrido impreterivelmente até as 16:26h daquele mesmo dia, acompanhada do pagamento de uma caução no importe de 30% (trinta por cento) da taxa recursal (cujas documentação acostada ao processo não evidencia seu depósito), e o prazo peremptório de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso se esgotou antes do efetivo protocolo no dia 11/05/2026.

Ante a manifesta intempestividade (arts. 162.1 e 164 do CDA), o recurso carece de pressuposto objetivo de admissibilidade.

2.2) Pedido de efeito suspensivo

No caso em apreço, embora o Recorrente tenha acostado declarações testemunhais (prova documental) relevantes **no corpo do recurso**, tais provas são, até o momento, produções unilaterais e ainda não passaram pelo crivo do contraditório e da ampla defesa por parte do piloto recorrido.

Em cognição sumária, deve prevalecer a **presunção relativa de legitimidade e veracidade das decisões proferidas pelos Comissários Desportivos** (oficiais de prova), apesar de serem objeto de discussão no presente recurso, que tiveram o contato direto com a situação de fato no momento do evento.

Além disto, não se verifica o **perigo da demora** apto a justificar a medida liminar e o recurso foi interposto de forma **intempestiva**.

O automobilismo possui mecanismos claros de retificação: caso este Tribunal, ao final da instrução processual, decida pela procedência da Reclamação Técnica e desclassificação do piloto recorrido, a pontuação do campeonato poderá ser perfeitamente recalculada e a classificação final alterada, sem configurar prejuízo irreversível (RNK/2026, art. 31). A suspensão imediata do resultado, por outro lado, causaria insegurança jurídica ao andamento do certame antes da devida dilação probatória.

Desta forma, a Procuradoria opina **DESAVORAVELMENTE** à concessão do efeito suspensivo liminar, devendo ser mantido o resultado homologado na pista até o julgamento definitivo do mérito.

3) DO MÉRITO

Considerando a manifesta e insanável **intempestividade** do Recurso Voluntário, a análise do mérito recursal (o pedido de desclassificação do piloto Augusto Nogueira por suposta adulteração de combustível e falhas no Parque Fechado) encontra-se **prejudicada**. O não conhecimento do recurso impede este Tribunal de adentrar e modificar a decisão de pista em sede recursal.

4) INSTAURAÇÃO DE INQUÉRITO EM FACE DA COMISSÃO TÉCNICA

Para além da infração imputada ao piloto adversário, as narrativas e provas anexadas ao recurso imputam gravíssimas omissões e falhas procedimentais aos Oficiais de Prova atuantes no evento.

Diante disso, a Procuradoria de Justiça Desportiva, por seus representantes legais, nomeados pelo respectivo Tribunal de Justiça Desportiva (TJD/SC/FAUESC), no uso de suas atribuições legais previstas no Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD) e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), vem, respeitosamente, em atenção aos graves fatos relatados e documentados nos presentes autos processuais, **opinar pela instauração de inquérito**, nos termos do art. 81, § 2º, II, do CBJD, para verificar a existência de eventual irregularidade disciplinar na conduta dos comissários (notadamente do Sr. Gabriel e demais envolvidos na fiscalização).

5) PEDIDOS

Ante o exposto, a Procuradoria de Justiça Desportiva manifesta-se:

1. Pelo **NÃO CONHECIMENTO** do recurso voluntário, julgando-o extinto, em razão de sua manifesta intempestividade (art. 164 do CDA), restando prejudicada a análise de mérito;

2. Pelo **INDEFERIMENTO DO EFEITO SUSPENSIVO**, mantendo-se o resultado oficial da bateria final até o trânsito em julgado desta demanda;
3. Pela extração de cópias dos autos e **INSTAURAÇÃO DE INQUÉRITO** (art. 81, § 2º, II, do CBJD) para apuração de infrações disciplinares e irregularidades na conduta dos Comissários Desportivos e Técnicos atuantes na bateria final da categoria Mirim.

Nestes termos, pede deferimento.

Florianópolis, 24 de junho de 2026.

Eduardo Almeida
Procurador de Justiça Desportiva
TJD/SC/FAUESC

VITOR
PACHECO LOSS
O LOSS P. LOSS
Digitally signed
by VITOR
PACHECO LOSS
Date:
2026.06.24
11:53:40 -03'00'
Procurador de Justiça Desportiva
TJD/SC/FAUESC



CERTIDÃO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Nesta data, me certifico que recebi os autos do Auditor Procurador Dr. Vitor Loss e remeto os autos ao Presidente da Comissão Disciplinar, Dr. Walter Salomé.

Florianópolis 24 de junho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Junte-se o parecer da Procuradoria. Após encaminhe-se para o Dr. Relator para análise.

Florianópolis, 25 de junho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 25/06/2026 12:02:55-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Remeto os autos deste Processo à Secretária deste tribunal, Srta. Camila de Oliveira para que faça o agendamento da sessão de Julgamento e as devidas intimações.

Florianópolis, 01 de julho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 01/07/2026 15:26:59-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



Intimação 001/2026

Santa Catarina, 02 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

A FAUESC – FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

Prezador Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 06 de julho às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 02 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



Intimação 002/2026

Santa Catarina, 02 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

A PROCURADORIA – TJD DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

Prezador Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 06 de julho às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 02 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



Intimação 003/2026

Santa Catarina, 02 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

AOS REQUERENTES:

- RESPONSÁVEL PELO PILOTO ARTHUR ZORTEA;
- DR. LUIZ PAULO MULLER FRANQUI

Prezador Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 06 de julho às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 02 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



Intimação 004/2026

Santa Catarina, 02 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

AO COMISSÁRIO:

- GABRIEL BASTOS TRENNEPOHL

Prezador Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 06 de julho às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 02 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

AO PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA.

Processo nº 02/2026-CD-Recurso

ARTHUR ZORTEA, devidamente qualificado, por seus advogados, vem, respeitosamente, considerando-se o parecer da Procuradoria, bem como o despacho que determinou a redução do rol de testemunhas, apresentar Manifestação, o que faz, objetiva e fundamentadamente, a seguir.

I TEMPESTIVIDADE RECURSAL

1. A Procuradoria (p. 35-38) se manifestou pela intempestividade do Recurso:

O presente recurso não merece ser conhecido, por ser manifestamente intempestivo, conforme as regras contidas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), independentemente do marco temporal considerado para a notificação da decisão.

Isso porque o art. 162.1 do CDA exige que o recorrente notifique a secretaria por escrito no prazo de 1 (uma) hora após o recebimento da decisão, sob pena de perda do direito ao recurso. Em seguida, o art. 164 do CDA estipula o prazo de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso perante a Comissão Disciplinar, fluindo a partir do primeiro dia útil subsequente à notificação.

Seja considerando que o Recorrente foi notificado diretamente na praça esportiva, ou mesmo admitindo a sua tese de que a notificação oficial ocorreu por meios digitais apenas na data de 06/05/2026 (às 15:26h), o recurso protocolado em 11/05/2026 encontra-se fatalmente fora dos prazos regulamentares. Na melhor das hipóteses processuais para o Recorrente (notificação em 06/05), o aviso formal de intenção de recorrer deveria ter ocorrido impreterivelmente até as 16:26h daquele mesmo dia, acompanhada do pagamento de uma caução no importe de 30% (trinta por cento) da taxa recursal (cujas documentação acostada ao processo não evidencia seu depósito), e o prazo peremptório de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso se esgotou antes do efetivo protocolo no dia 11/05/2026.

2. Com o devido respeito, a norma do art. 162.1, do CDA, apenas é exigível quando o piloto é formalmente comunicado da decisão no próprio evento ou por e-mail. O mesmo ocorre em relação ao pagamento da caução.
3. Todavia, não houve qualquer comunicação formal.
4. Em verdade, a ciência da decisão veio após esforço hercúleo do próprio RECORRENTE para que pudesse, apesar de toda a desídia, tomar conhecimento do que fora, ou não, decidido.
5. Tampouco guarda qualquer correspondência correta a afirmação de que “o prazo peremptório de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso se esgotou antes do efetivo protocolo no dia 11/05/2026”.

Brasília (DF)

SHIS - QL 12, Conjunto 9, Casa 6,
Península dos Ministros, Lago Sul

Curitiba (PR)

R. Heitor Stockler de França, 396, 21º
Andar, CJ. 2101/2110, Centro Cívico

Maringá (PR)

Avenida João Paulino Vieira Filho,
625, 15º Andar, Sala 1504, Zona 7

6. Em primeiro lugar, cumpre salientar que a **ciência efetiva** da decisão recorrida pelo RECORRENTE somente se aperfeiçoou em **06 de maio de 2026 (quarta-feira)**, após sucessivas e infrutíferas tentativas de obter cópia do ato impugnado junto à Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC.
7. Tal circunstância encontra-se exaustiva e formalmente documentada na **Ata Notarial** lavrada em 08/05/2026 perante o Cartório do Taboão (Foro Central da Região Metropolitana de Curitiba/PR), sob o Livro 179-AN, Folha 265/271, Traslado 0093627, da qual se extrai a integral degravação das comunicações havidas entre o RECORRENTE e a Sra. Bruna Cristina, secretária da FAUESC, no período compreendido entre 04/05/2026 e 06/05/2026.
8. Da referida Ata Notarial, evidenciam-se, em especial:
 - Em **04/05/2026, às 08h29min32s**, o RECORRENTE (que até então não teria sido comunicado de nenhum ato) solicitou pela primeira vez cópia da reclamação e da respectiva resposta;
 - Em **04/05/2026, às 14h50min59s**, a solicitação foi reiterada;
 - Ao longo de **05/05/2026**, foram realizadas ao menos seis novas cobranças, com manifestação expressa do RECORRENTE de que estava aguardando o documento “*desde segunda-feira e até agora nada*”, inclusive com tentativas formalizadas por e-mail (cópias anexas);
 - Apenas em **06/05/2026, às 15h26min27s**, foi finalmente encaminhada ao RECORRENTE, via WhatsApp, a “Resposta à Reclamação Técnica SBK 26.pdf”, consubstanciando o ato decisório ora recorrido;
 - Em **06/05/2026, às 16h17min00s**, portanto dentro da hora prevista no art. 30 do RNK/2026, o Recorrente comunicou formalmente sua intenção de recorrer ao TJD, nos termos da seguinte mensagem: “*Precisava da Pasta Inteira da Prova, pois entrarei com recurso no TJD*”.
9. Vale registrar que a entrega tardia da decisão **não decorreu de mora justificada**, conforme se infere das mensagens constantes da Ata Notarial, tudo a evidenciar verdadeiro embaraço ao exercício do direito de recurso por parte do RECORRENTE.
10. Diante desse contexto, o termo *a quo* para todos os prazos recursais, inclusive o prazo de 1 (uma) hora previsto no art. 30 do RNK/2026 e o prazo para apresentação deste recurso à Comissão Disciplinar do TJD/SC, somente pode ser computado a partir da efetiva ciência ocorrida em **06/05/2026**, sendo, portanto, manifestamente **tempestivo** o presente apelo.
11. Referido contexto é importante poque, tendo recebido a decisão às 15h26min27s, comunicou a sua intenção de recorrer às 16h17min00s.
12. Não poderia fazê-lo antes, porque até então, mesmo com sucessivas tentativas, não tinha sequer conhecimento sobre o teor da decisão. Não poderia fazê-lo diretamente à Secretaria da prova porque esta já estava fechada há dias.

13. Com o devido respeito, a norma do art. 162.1, do CDA, deve ser lida em consonância com o contexto da ciência entregue ao RECORRENTE.
14. Não existe disposição normativa no processo desportivo que dispense a comunicação/intimação do competidor sobre decisão da Justiça Desportiva que diga respeito a seus interesses.
15. Ademais, é sabido que “as intimações e citações via e-mail” são “o modo que todos os atos são comunicados aos participantes dos processos desportivos” (STJD CBA-Pleno - PROCESSO Nº 04/2024-STJD-RECURSO VOLUNTÁRIO - RELATOR:DR VANCLEER DE SOUZA –j. 20/08/2024).
16. Não é costume que o competidor precise ficar cobrando o teor de uma de decisão ao Tribunal Desportivo, quando a própria secretaria da prova o tenha privado desta ciência.
17. Por fim, e sempre com o devido respeito, não há que se falar em esgotamento do prazo de três dias corridos.
18. Tomando ciência no dia 6/5, o primeiro dia do prazo seria em 7/5, ao passo que o segundo dia do prazo cairia 8/5. O terceiro e último dia, todavia, findaria em 9/5, em um sábado. Desse modo, o termo final para apresentação do Recurso se deu no primeiro dia útil seguinte, qual seja, 11/5, justamente a data em que as razões recursais foram apresentadas.
19. O prazo não se "esgotou antes"; venceu no próprio dia da interposição. É o comando do art. 43 do CBJD (prazos peremptórios e contínuos, excluído o dia do começo e incluído o do vencimento, com prorrogação deste quando cair em dia sem expediente) :

Art. 43. Os prazos correrão da intimação ou citação e serão contados excluindo-se o dia do começo e incluindo-se o dia do vencimento, salvo disposição em contrário. (Alterado pela Resolução CNE nº 11 de 2006 e Resolução CNE nº 13 de 2006)

§ 1º Os prazos são contínuos, não se interrompendo ou suspendendo no sábado, domingo e feriado.

§ 2º Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil se o início ou vencimento cair em sábado, domingo, feriado ou em dia em que não houver expediente normal na sede do órgão judicante.

20. Em suma, o tríduo do art. 164 da CDA, contado na forma do CBJD a partir do primeiro dia útil seguinte à ciência de 06/05, vence em fim de semana e prorroga-se para segunda-feira, 11/05, data do protocolo
21. Tempestivo, portanto, o recurso, seja porque (I) inaplicável a norma do a norma do art. 162.1, do CDA, no caso concreto; ou (II) ainda que aplicável, houve a comunicação de intenção de recorrer por WhatsApp, tão logo tomou conhecimento do teor da decisão recorrida, não sendo possível recolher caução em secretaria de prova já fechada há dias; bem como (III) houve o recolhimento integral da taxa recursal tão logo interporto o recurso; e, por fim, (IV) inexistente qualquer decurso do prazo de três dias.

II SOBRE O ROL DE TESTEMUNHAS

22. Pretende-se realizar a oitiva de:

- O Presidente da FAUESC, **Admir Chiesa (Niki)**, podendo ser contactado pela própria Secretaria deste TJD;
- O **Sr. Carlos Andrey Junior**, engenheiro civil, e-mail carlosandreyjr@icloud.com;
- O **Sr. Felipy Acácio Reis**, chefe de equipe Reis Motorsport, CPF nº 084.381.729-11, e-mail: felipyacacio@gmail.com.

23. Especificamente em relação ao Presidente da FAUESC, em razão da função que ocupa, requer-se, diante da especificidade do contexto, que a intimação ocorra pela Secretaria deste TJD, nos termos do art. 23, II, do CBJD:

Art. 23. São atribuições da Secretaria, além das estabelecidas neste Código e no regimento interno do respectivo Tribunal (STJD ou TJD): [...]

II - convocar os auditores para as sessões designadas, bem como cumprir os atos de citações e intimações das partes, **testemunhas e outros, quando determinados**.

24. Havendo contexto justificador da intimação da testemunha (trata-se do presidente da FAUESC, com posição institucional elevada), pode a secretaria intimar a testemunha quando há determinação do Auditor Relator, nos termos do art. 19, V, do CBJD:

Art. 19. Compete ao auditor, além das atribuições conferidas por este Código e pelo respectivo regimento interno: [...]

V - apreciar, livremente, a prova dos autos, tendo em vista, sobretudo, o interesse do desporto, fundamentando, obrigatoriamente, a sua decisão.

25. No caso dos autos, a intimação de Admir Chiesa ("Niki") é, muito provavelmente, a diligência probatória de maior peso do recurso, e por uma razão que antecede o próprio conteúdo do depoimento: quem depor é o presidente da FAUESC, ou seja, a autoridade máxima da entidade cuja decisão dos Comissários se está a impugnar.

26. O recurso ancora-se na tese de que a presunção de veracidade e legalidade das decisões dos Comissários é *relativa* e cede diante de prova em contrário (STJD, Proc. 19/2023-CD, item 21 do recurso). Não há prova em contrário mais robusta do que o testemunho do dirigente institucional que presidiu o evento.

27. O fundamento central da decisão recorrida é a afirmação de que "*o Comissário técnico não acompanhou o procedimento de retirada de combustível*". As três declarações convergem em atribuir a Niki papel ativo e determinante:

- **Rafael Sayão Lobato**: entregou-lhe pessoalmente o equipamento de aferição (por volta das 7h30) e foi por ele conduzido à sala onde estava o comissário Gabriel;
- **Larissa Colussi Bueno**: o teste "passou a ser executado pelo comissário Gabriel" apenas "diante da intervenção direta do Presidente da FAUESC, Sr. Niki, que determinou a

realização do procedimento", e "somente após reiteradas determinações" dele os testes foram refeitos;

- **Guilherme Cesar da Costa:** foi "a insistência de ADMIR CHIESA, presidente da FAUESC" que levou Gabriel a efetivar o teste na cuba do carburador do #34.

28. Niki é, portanto, a testemunha que fecha a cadeia lógica: o Comissário Técnico não apenas esteve presente, como agiu por determinação expressa do dirigente máximo. Trata-se, também, de testemunha que presenciou o resultado positivo (a incompatibilidade dos níveis no #34 frente aos karts do recorrente). É prova direta da própria infração, não apenas do rito.
29. Um dos vértices do caso é a recusa de Gabriel em registrar por escrito a constatação, remetendo os interessados à reclamação técnica. Niki é testemunha dessa recusa, e o depoimento explica (e legitima) por que a constatação chegou aos autos de próprio punho do recorrente e não por relatório oficial: a falha foi do oficial de prova, não uma construção do reclamante.
30. Por fim, a Procuradoria, embora contrária ao conhecimento por intempestividade, opinou pela instauração de inquérito contra os comissários (art. 81, §2º, II, CBJD). Para essa apuração, Niki é igualmente testemunha central, o que reforça institucionalmente a pertinência da oitiva.
31. Não é só. Há precedente do Pleno do STJD no sentido de que a ausência de intimação de testemunha importante para o esclarecimento dos fatos é causa ensejadora de cerceamento de defesa, anulando o julgamento:



Julgado em
11/10/2018

“RECURSO VOLUNTÁRIO COM PEDIDO DE EFEITO SUSPENSIVO, REFORMA DO ACORDÃO RECORRIDO E REVOGAÇÃO DA PENALIZAÇÃO AO RECORRENTE NO ACRÉSCIMO DE TEMPO (10 SEGUNDOS). PRELIMINAR SUSCITADA PELO RECORRENTE. ACOLHIMENTO. ANULAÇÃO DO JULGAMENTO NA COMISSÃO DISCIPLINAR. CERCEAMENTO DE DEFESA POR NÃO INTIMAÇÃO DE COMISSÁRIO E DIRETOR DE PROVAS. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO”.

Processo nº 8/2018-STJD-Recurso Voluntário – Rel. Dr. Romulo Rhemo Palitot Braga.

32. Do inteiro teor:

Ao entender que a Hermenêutica Jurídica é a teoria científica de interpretar, aplicar e integrar o Direito e que é dever do intérprete descobrir o real sentido da norma jurídica retratada no texto da lei, mantendo-se fiel a esta e ao resultado prático que tal lei visa atingir, partimos para a análise do caso concreto.

O Recorrente, em suas Razões Recursais, insiste em alegar que a não intimação do diretor da prova em questão, Sr. Comissário Antônio Manoel dos Santos, gerou cerceamento da defesa, motivo ensejador, segundo a defesa do Recorrente, para anulação do Julgamento.

Ainda em seu Recurso apresentado, foi levantado pelo Recorrente que a velocidade do “pole position” era baixa demais, que a reforma atual na Granja Viana alterou o ângulo de passagem do segundo colocado e que o diretor daquela prova nada declarou acerca deste fato, motivo

principal e mais importante para que se chame este para apresentar prova com o intuito de amadurecer o processo para levá-lo a julgamento.

ANTE O EXPOSTO, entendo assistir razão à pretensão recursal apresentada, de modo que conheço do recurso e DOU PROVIMENTO, anulando o prévio julgamento na Comissão Disciplinar por claro cerceamento de defesa, anulando a penalidade de 10 (dez) segundos aplicada.

33. Observe-se os principais fundamentos da decisão que levou à anulação do julgamento da Comissão Disciplinar:
- **Cerceamento de Defesa:** o tribunal reconheceu que houve uma clara supressão do direito de defesa do recorrente. O Comissário Desportivo e Diretor de Prova, que estava presente e acompanhou toda a corrida, não foi intimado nem convocado para prestar depoimento sobre o incidente;
 - **Afronta Constitucional (Contraditório e Ampla Defesa):** a decisão fundamentou-se no artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal. O tribunal entendeu que a ausência de manifestação da diretoria de prova impediu o piloto de utilizar todos os meios legais para se defender plenamente e feriu o princípio do contraditório;
 - **Falta de Esclarecimento:** o tribunal apontou que o depoimento do Diretor de Prova era indispensável para esclarecer alegações importantes trazidas pelo recorrente;
 - **Julgamento Prematuro (Falta de Maturidade do Processo):** a própria Procuradoria de Justiça junto ao STJD-CBA emitiu parecer favorável ao recurso, concordando que o processo "não estava maduro para julgamento". A ausência da oitiva de testemunhas fundamentais caracterizou supressão de provas e de instâncias;
34. Necessário, portanto, o deferimento do rol de testemunhas, limitado em três pessoas. De igual maneira, necessária também a intimação da testemunha **Admir Chiesa (Niki)** pela Secretaria deste TJD, nos termos da fundamentação.

III PEDIDOS

35. Diante do exposto, requer:
- a) O reconhecimento da tempestividade das razões recursais;
 - b) A oitiva do rol acima apresentado, com a intimação de Niki pela Secretaria deste TJD, diante das peculiaridades de sua função e importância para o deslinde do feito;
 - c) Subsidiariamente, sendo indeferida a intimação de Niki, a sua substituição para a testemunha **Larissa Colussi Bueno**, advogada, e-mail colussilari@gmail.com.

Curitiba/PR, 6 de julho de 2026.


Diego Campos
OAB/PR nº 57.666


Luiz Paulo M. Franqui
OAB/PR nº 98.059


Grazielle Grudzien
OAB/PR nº 107.204



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Considerando a necessidade de readequação da pauta, **redesigno a sessão de julgamento** do presente processo.

A nova data para a sessão de instrução e julgamento será no dia **04 de agosto de 2026, às 10h**. A sessão será realizada de forma **online**, por meio da plataforma **Microsoft Teams**.

O link de acesso à sala virtual será disponibilizado e encaminhado aos procuradores das partes em momento oportuno.

Intimem-se as partes para que tomem ciência da nova data e formato da sessão.
Publique-se. Cumpra-se.

Florianópolis, 02 de julho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOMÉ DA SILVA
Data: 03/07/2026 10:53:34-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

À Procuradoria do TJD do Automobilismo de Santa Catarina

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Com o objetivo de dar prosseguimento à instrução processual, e com fundamento no Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), em especial na Seção V, que trata "Das Provas",

§ 1º É permitido a cada parte apresentar, no máximo, três testemunhas.

Intimem-se a Douta Procuradoria e a Defesa para que, no prazo legal, apresentem seus respectivos róis de testemunhas, atentando-se aos limites quantitativos estabelecidos pela legislação desportiva.

Após a apresentação, retornem os autos conclusos.

Publique-se. Intimem-se. Cumpra-se.

Florianópolis, 02 de julho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 03/07/2026 10:53:34-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

AOS REQUERENTES:

- RESPONSÁVEL PELO PILOTO ARTHUR ZORTEA;
- DR. LUIZ PAULO MULLER FRANQUI

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Com o objetivo de dar prosseguimento à instrução processual, e com fundamento no Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), em especial na Seção V, que trata "Das Provas",

§ 1º É permitido a cada parte apresentar, no máximo, três testemunhas.

Intimem-se a Douta Procuradoria e a Defesa para que, no prazo legal, apresentem seus respectivos róis de testemunhas, atentando-se aos limites quantitativos estabelecidos pela legislação desportiva.

Após a apresentação, retornem os autos conclusos.

Publique-se. Intimem-se. Cumpra-se.

Florianópolis, 02 de julho de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 03/07/2026 15:20:45-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — TJD/SC

Processo nº 002/2026-CD — Recurso Voluntário

Recorrente: Arthur Zortea

Recorrida: Decisão dos Comissários Desportivos da FAUESC — 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 — Categoria Mirim

A **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC)**, pessoa jurídica de direito privado, entidade estadual de administração do desporto automobilístico, inscrita no CNPJ sob o n. 79.887.543/0001-22, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no art. 55 do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), requerer sua **HABILITAÇÃO** nos autos em epígrafe, bem como formular **PEDIDO DE OITIVA** de testemunhas, pelas razões a seguir.

1. DA HABILITAÇÃO E DA LEGITIMIDADE

1.1 Nos termos do art. 55 do CBJD, a intervenção de terceiro é admitida quando presentes o legítimo interesse e a vinculação direta com a questão discutida no processo, acompanhado o pedido da prova de legitimidade.

1.2 A FAUESC é a entidade estadual de administração do desporto sob cuja supervisão foi realizado o 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026, no âmbito do qual proferida a decisão recorrida por seus Comissários Desportivos. Há, portanto, **legítimo interesse e vinculação direta** com o objeto do recurso, cujo resultado repercute na higidez do resultado oficial, na regularidade dos atos de seus oficiais de prova e na pontuação do campeonato por ela supervisionado.

1.3 Acresce que o parágrafo único do art. 55 do CBJD confere às entidades de administração do desporto a prerrogativa de intervir no processo no estado em



que se encontrar, condição em que se enquadra a FAUESC, de modo que sua habilitação é medida que se impõe, em observância ao contraditório e à ampla defesa.

1.4 Os fatos discutidos no recurso são controvertidos: a versão do Recorrente, lastreada em declarações unilaterais, diverge da fundamentação da decisão recorrida quanto à participação do Comissário Técnico na coleta, à metodologia empregada, à idoneidade da amostra, à constatação de adulteração e à cadeia de custódia. Tais pontos somente podem ser esclarecidos, sob contraditório.

2. DOS PEDIDOS

2.1 Ante o exposto, requer a FAUESC:

2.2 O deferimento de sua **HABILITAÇÃO** nos autos, na forma do art. 55 do CBJD, com as intimações dos atos subsequentes;

2.3 O deferimento da oitiva das seguintes testemunhas: **Gabriel Bastos Trennepohl** (48 99629-0902); **Paulo Elias Gomes** (47 98882-0757), comissário desportivo; e **Joás Fonseca Ribeiro** (31 9140-4023);

2.4 Por fim, seja possibilitada a produção de todos os meios de prova admissíveis para auxiliar na adequada apuração dos fatos.

Nestes termos, pede deferimento.

Xanxerê/SC, 3 de julho de 2026.

JEFERSON LUIZ
FREITAS
COMUNELLO

Assinado de forma digital por
JEFERSON LUIZ FREITAS
COMUNELLO
Dados: 2026.07.03 15:08:47
-03'00'

DAIANE
CALZA

Assinado de forma
digital por DAIANE
CALZA
Dados: 2026.07.03
15:09:26 -03'00'

JEFERSON COMUNELLO
OAB/SC 45.439

JULIANE BANDEIRA
OAB/SC 34.318

DAIANE CALZA
OAB/SC 32.570

LAIS PERONDI
OAB/SC 70.234

BIANCA SILVA
OAB/SC 62.606

JOSE HOBOLD
OAB/SC 72.604

EDUARDA RORIG
OAB/SC 67.618

CARLA KEHL
OAB/SC 57.292

PROCURAÇÃO

OUTORGANTE: FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA - FAUESC, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ n. 79.887.543/0001-22, com sede a Rua Fulvio Aducci, 1081, Sala 302, Estreito, Florianópolis/SC, CEP: 88.075-001, neste ato representada por seu presidente ADMIR GELSEMINO CHIESA, brasileiro, portador do CPF n. 632.431.489-87 e do RG n. 1717681 SSP/SC.

OUTORGADO: COMUNELLO ADVOCACIA SOCIEDADE INDIVIDUAL DE ADVOCACIA, inscrita no CNPJ n. 32.052.873/0001-34, e na OAB n. 4367/2018; **JEFFERSON LUIZ FREITAS COMUNELLO**, brasileiro, advogado inscrito na OAB/SC sob n. 45.439; **JULIANE HENNERICH BANDEIRA**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 34.318; **DAIANE CALZA**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 32.570; **LAIS REGINA PERONDI**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 70.234; **BIANCA THEREZINHA SILVA**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 62.606; **JOSÉ LUIS ARISI HOBOLD**, brasileiro, advogado, inscrito na OAB/SC sob o n. 72.604; **EDUARDA BARBARA RORIG**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 67.618; e **CARLA KEHL**, brasileira, advogada, inscrita na OAB/SC sob o n. 57.292, todos com endereço profissional na Rua Fidêncio de Souza Mello, 383, Centro, Xanxerê/SC, CEP 89820-000, onde recebem as notificações.

PODERES: Nos termos do art. 105 do Código de Processo Civil, a outorgante confere aos outorgados os poderes da cláusula "ad judicium et extra" para defender seus interesses em qualquer Juízo, Instância ou Tribunal, bem como extrajudicialmente. Isso compreende propor ações cabíveis contra quem de direito; defender os interesses da outorgante nas ações contrárias; acompanhar os processos até decisão final, utilizando todos os recursos legais; confessar, desistir, transigir, firmar compromissos ou acordos; receber e dar quitação; reconhecer a procedência de pedidos; renunciar a direitos nos quais se funda a ação; agir em conjunto ou separadamente; substabelecer poderes a terceiros, com ou sem reservas de iguais poderes; declarar hipossuficiência; nomear preposto; requerer os benefícios da justiça gratuita; participar da assembleia geral de credores; deliberar e votar o Plano de Recuperação Judicial ou qualquer outra matéria sujeita a deliberação ou votação; e exercer o direito de voz do outorgante. Os outorgados estão autorizados a praticar todos os atos necessários ao fiel cumprimento deste mandato.

Xanxerê/SC, 3 de julho de 2026.

ADMIR GELSEMINO
CHIESA:6324314898
7

Assinado de forma digital por
ADMIR GELSEMINO
CHIESA:63243148987
Dados: 2026.07.03 15:12:03 -03'00'

OUTORGANTE

A PRESIDÊNCIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

Processo 002/2026

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

A **PROCURADORIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**, por seus representantes legais, nomeados pelo respectivo Tribunal de Justiça Desportiva (TJD/SC/FAUESC), no uso de suas atribuições legais previstas no Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD) e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), vem, respeitosamente, em atenção ao Despacho 006 do Presidente da Comissão Disciplinar do TJD/SC/FAUESC, para apresentar o rol de testemunhas da procuradoria, nos termos a seguir:

- (i) O Presidente da FAUESC, Admir Chiesa (Niki), já qualificado nos autos;
- (ii) O Comissário Gabriel Bastos Trennepohl, já qualificado nos autos;
- (iii) RBC Motorsport, e-mail: kellemrbracing@gmail.com, tel +55 31 3621-8639, já qualificado nos autos.

Nestes termos,
Pede deferimento

Florianópolis/SC, 07 de Julho de 2026.

 Documento assinado digitalmente
EDUARDO COSTA ALMEIDA
Data: 07/07/2026 20:50:47-0300
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Eduardo Costa Almeida

Procurador de Justiça Desportiva
Tribunal de Justiça Desportiva do
Automobilismo de Santa Catarina

Vitor Pacheco Loss

Procurador de Justiça Desportiva
Tribunal de Justiça Desportiva do
Automobilismo de Santa Catarina



EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – TJD/SC

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

Recorrente: ARTHUR ZORTEA

Recorrida: Decisão dos Comissários Desportivos da FAUESC – 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 – Categoria Mirim

Relator: Dr. Fábio Oliveira Santos

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – FAUESC, já qualificada, por intermédio de seus procuradores, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, na qualidade de **TERCEIRA INTERESSADA**, apresentar a presente petição e documentos pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.

1. DO INTERESSE JURÍDICO E DO OBJETO DESTA MANIFESTAÇÃO

1.1 A FAUESC é a entidade estadual de administração do desporto automobilístico que supervisionou o 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 e que designou os Oficiais de Competição atuantes no evento, dentre os quais o Comissário Técnico Sr. GABRIEL BASTOS TRENNEPOHL, cuja conduta é apontada, no recurso voluntário, como o fundamento central da pretensão recursal.

1.2 Nos termos do art. 3º do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), incumbe à Federação conhecer, respeitar e fazer respeitar integralmente as normas desportivas aplicáveis, o que lhe confere interesse direto e legítimo em esclarecer os fatos e demonstrar a regularidade dos procedimentos técnicos adotados em competição sob sua supervisão.

1.3 A presente manifestação presta-se a trazer a este Tribunal os esclarecimentos técnicos do Oficial de Competição que atuou em nome da Federação, bem como a juntar aos autos as normas e a documentação técnica aplicáveis à competição; e suscitar matéria de ordem pública relativa à admissibilidade, na forma dos itens seguintes.

2. PRELIMINARMENTE: DA INTEMPESTIVIDADE DO RECURSO VOLUNTÁRIO (ARTS. 162.1 E 164 DO CDA)

2.1 No que toca ao recurso voluntário, a FAUESC acompanha integralmente o entendimento manifestado pela Procuradoria de Justiça Desportiva.

2.2 O art. 162.1 do CDA exige a notificação escrita da intenção de recorrer no prazo de 1 (uma) hora do recebimento da decisão, acompanhada da caução correspondente a 30% da taxa recursal, cujo recolhimento não se encontra demonstrado nos autos. Em seguida, o art. 164 do CDA fixa o prazo de 3 (três) dias corridos para a apresentação do recurso perante a Comissão Disciplinar.

2.3 Ainda que se adote a tese mais favorável ao Recorrente, ciência apenas em 06/05/2026, às 15h26min, o recurso protocolado somente em 11/05/2026 extrapola o prazo regulamentar, impondo-se o seu não conhecimento por ausência de pressuposto objetivo de admissibilidade.

3. DOS ESCLARECIMENTOS QUANTO À ATUAÇÃO DO COMISSÁRIO TÉCNICO E DA FEDERAÇÃO

3.1 A vistoria técnica da categoria Mirim foi conduzida pela Comissão Técnica em local previamente determinado, nos termos do art. 24 do RNK/2026, abrangendo todos os karts selecionados, e não identificou qualquer irregularidade técnica.

3.2 Especificamente quanto ao combustível, a fiscalização observou o método prescrito pelo art. 45, IV, “a”, do RNK/2026, tendo o equipamento sido empregado para análise diretamente no tanque dos karts, tanto no pré-grid quanto após a bateria final:



“IV Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento A QUALQUER MOMENTO. a) Amostras poderão ser retiradas do tanque do kart, bem como aparelhos podem ser utilizados para analisar o combustível diretamente no tanque. As amostras poderão ser analisadas através de métodos físicos ou químicos, ou mesmo enviadas a laboratório. Desta forma, deverá sobrar no tanque ao final de cada atividade de pista pelo menos 0,5l de combustível. A não observância deste ponto causará a desclassificação do piloto.”

3.3 O regulamento é expresso, portanto, ao eleger **o tanque do kart** como origem da amostra e como local de aferição direta pelo aparelho, e ao fixar em **0,5 litro (500 ml)** o volume que deve necessariamente remanescer ao final de cada atividade de pista justamente para viabilizar as análises. Não há, no RNK/2026, previsão de aferição a partir de amostras de outra origem, tampouco acondicionadas em recipiente improvisado.

3.4 O episódio invocado no recurso, no qual se pretende ver uma “constatação de adulteração”, ocorreu em momento posterior ao encerramento da vistoria da categoria Mirim e à liberação dos karts, já durante o início da vistoria da categoria Cadete, e não no parque fechado, mas na tenda da empresa motorizadora RBC Motorsport.

3.5 Nos termos do art. 56, IV, e do art. 97 do CDA, parque fechado é a área especificamente destinada ao recolhimento dos veículos para vistoria, de acesso restrito aos Oficiais de Competição designados. A tenda da motorizadora não integra essa área, nem lhe pode ser equiparada por conveniência argumentativa.

3.6 Naquele momento, o Comissário Técnico foi chamado pelo Presidente da Federação e deparou-se com pequena quantidade de gasolina já acondicionada em garrafa plástica de água mineral, apresentada por terceiro. O Comissário advertiu, de imediato, que o volume era insuficiente e que aquele não era o modo apropriado de realização da análise.

3.7 Precisamente por observar as normas técnicas aplicáveis, o Comissário Técnico **não lavrou qualquer constatação, não emitiu resultado e não adotou qualquer decisão** a partir daquele procedimento e não porque tenha sido omissos, mas

porque o ato não reunia as condições regulamentares mínimas para produzir efeito desportivo.

3.8 Acrescente-se que, naquele instante, não havia qualquer Reclamação Técnica formalizada perante a Secretaria de Provas, na forma dos arts. 25 a 27 do RNK/2026. Não existe, no CDA ou no RNK, a figura do “alerta formal” ou da vistoria determinada por insistência de pilotos, responsáveis, chefes de equipe, familiares ou convidados: o caminho regulamentar, em caso de suspeita, é um só: a reclamação técnica, no prazo e na forma do regulamento.

3.9 A juntada do manual do fabricante do equipamento (Digatron FT-64) é essencial à correta compreensão do caso, e demonstra três pontos decisivos.

3.10Primeiro: o equipamento realiza dois testes elétricos de **triagem preliminar** (“preliminary screening”), comparando constante dielétrica e condutividade com um combustível-base conhecido, e o próprio manual adverte, expressamente, que a unidade **não identifica os componentes do combustível**. Vale dizer: o aparelho, por si só, é regulamentar e tecnicamente incapaz de comprovar adulteração, indica, quando muito, a necessidade de investigação ulterior.

3.11Segundo: o manual determina que o sensor FT-BUS seja imerso no combustível até que o nível se situe entre as duas linhas demarcadas no próprio sensor. Sem essa profundidade mínima de imersão, fisicamente inalcançável em pequena quantidade de líquido depositada em garrafa de água, o sensor lê mistura de combustível e ar ambiente, produzindo leitura inválida.

3.12Terceiro: o manual exige que o recipiente seja apoiado em superfície não metálica e que não seja segurado durante o teste, cuidados que evidenciam a sensibilidade do método a interferências externas. A essa sensibilidade soma-se o fato de que a água possui constante dielétrica elevadíssima, de modo que resíduos de água em garrafa de água mineral são aptos, por si só, a alterar substancialmente a leitura do aparelho.

3.13Em síntese: a conduta do Comissário Técnico de **não atribuir efeito desportivo** a um teste realizado fora do tanque, com volume insuficiente, em recipiente

impróprio e por meio de equipamento de triagem preliminar, não é falha, é **estrita observância das normas técnicas e regulamentares aplicáveis**.

3.14 Sustenta o Recorrente que teria havido recusa indevida do Comissário Técnico em formalizar por escrito o resultado do procedimento. A alegação não se sustenta à luz do regulamento.

3.15 O art. 87.2, II, do CDA estabelece que compete aos comissários técnicos comunicar o resultado de suas operações apenas aos Comissários Desportivos e ao Diretor de Prova, e não a pilotos, responsáveis legais, chefes de equipe ou terceiros interessados. O Comissário, ao orientar que eventual inconformismo fosse veiculado por meio de reclamação técnica, indicou exatamente o procedimento regulamentar cabível.

3.16 De igual modo, o art. 87.2, IV, do CDA e o art. 167, IV, do mesmo diploma impõem a elaboração de relatório dos comissários técnicos onde conste todas as anormalidades registradas por ocasião das verificações técnicas. Não tendo a vistoria técnica apurado anormalidade em qualquer dos karts verificados, não havia conteúdo a relatar.

3.17 Para subsidiar o exame adequado que o caso requer, a FAUESC requer a juntada dos seguintes documentos: Regulamento Nacional de Kart 2026 (RNK/2026), norma técnica e desportiva aplicável à competição; e Manual do fabricante do equipamento Digatron FT-64, acompanhado de tradução livre.

4. DOS PEDIDOS

Ante o exposto, requer a FAUESC:

a) o recebimento da presente petição, com a juntada dos documentos que acompanham esta manifestação;

b) preliminarmente, o NÃO CONHECIMENTO do recurso voluntário pela intempestividade do próprio apelo (arts. 162.1 e 164 do CDA), matéria de ordem pública que precede o exame de mérito;



c) subsidiariamente, caso conhecido o recurso, o seu IMPROVIMENTO, mantendo-se integralmente a decisão dos Comissários Desportivos, com o reconhecimento da regularidade e da lisura da conduta do Comissário Técnico e dos demais Oficiais de Competição designados pela FAUESC, que atuaram em estrita observância às normas técnicas e regulamentares aplicáveis.

Nestes termos, pede deferimento.

Xanxerê/SC, 31 de julho de 2026.

DAIANE
CALZA
Assinado de forma digital por DAIANE CALZA
Dados: 2026.07.31 14:12:47 -03'00'

JEFERSON COMUNELLO
OAB/SC 45.439

JULIANE BANDEIRA
OAB/SC 34.318

DAIANE CALZA
OAB/SC 32.570

LAIS PERONDI
OAB/SC 70.234

BIANCA SILVA
OAB/SC 62.606

JOSE HOBOLD
OAB/SC 72.604

EDUARDA RORIG
OAB/SC 67.618

CARLA KEHL
OAB/SC 57.292



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2026**

REGULAMENTO DESPORTIVO

ÍNDICE

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1 - Das Normas.....	4
Artigo 2 - Da Promoção e Organização.....	4
Artigo 3 - Da Supervisão.....	4
Artigo 4 - Do Regulamento Particular de Prova.....	4
Artigo 5 - Da Participação.....	5

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Artigo 6 - Dos Pilotos de Kart.....	6
Artigo 7 - Da Promoção de Pilotos.....	7
Artigo 8 - Das Categorias e Idades.....	9
Artigo 9 - Da Indumentária.....	11
Artigo 10º - Do Uso do Box ou do Parque Fechado.....	12

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO III – DAS PROVAS

Artigo 11º - Da Tomada de Tempo e Treinos Oficiais.....	13
Artigo 12º - Da Formação do Grid de Largada.....	14
Artigo 13º - Da Largada da Prova.....	15
Artigo 14º – Diretrizes de Ultrapassagem.....	17
Artigo 15º - Do Acesso à Pista.....	19
Artigo 16º - Do Final de Atividades de Pista.....	19
Artigo 17º - Da Classificação.....	19
Artigo 18º – Das Infrações.....	20

CAPÍTULO IV – DAS PENALIDADES

Artigo 19º – Das Penalidades.....	20
Artigo 20º – Do Painel Frontal.....	22
Artigo 21º - Da Emissão de Cheque Sem Provimento de Fundos ou Sustado.....	23

CAPÍTULO V – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Artigo 22º – Da Validade.....	23
Artigo 23º – Do Lacre / Da Identificação.....	23
Artigo 24º – Dos Procedimentos.....	24

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO VI – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 25º – Do Direito de Reclamação.....	25
Artigo 26º – Da apresentação e do endereçamento da reclamação.....	26
Artigo 27º – Dos prazos e do atendimento da reclamação.....	26
Artigo 28º – Das reclamações desportivas e técnicas.....	26
Artigo 29º – Do direito de recurso aos Comissários Desportivos.....	27
Artigo 30º – Do direito de recurso à Comissão Disciplinar.....	28
Artigo 31º – Do resultado.....	28

CAPÍTULO VII – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 32º – Do Circuito de Rua.....	28
--------------------------------------	----

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33º – Dos casos omissos.....	29
Artigo 34º – Das responsabilidades.....	29

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2026

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1 – Das normas: O presente Regulamento obedecerá às normas do CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT SPORTIF DE KARTING – FIA Karting, do REGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING – FIA Karting e do CÓDIGO DESPORTIVO DE AUTOMOBILISMO – CDA / CBA, 2026.

Artigo 2 – 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 3 – Da Supervisão: A supervisão dos eventos será exercida pela COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK, nos eventos de âmbito internacional, nacional e interestadual, pelas FAU(s) e Ligas reconhecidas pela CBA nos de âmbito estadual, intermunicipal e municipal.

Artigo 4 – Do Regulamento Particular de Prova – RPP: O Regulamento Particular deverá ser divulgado com uma 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. O evento se iniciará no primeiro horário constante do Regulamento Particular da Prova. Fica facultado ao organizador do evento antecipar a abertura das pré-inscrições para até 120 (cento e vinte) dias em relação à data final do mesmo. Após iniciadas as vistorias e as atividades de pista, quaisquer modificações no RPP somente poderão ser efetuadas pelos Comissários Desportivos, através de adendo. O RPP deverá conter:

- I Citação específica de que o evento estará submetido ao CDI, ao RIK, ao CDA e a este RNK.
- II Nomes do campeonato / evento / prova;
- III Data / local da realização;
- IV Nome do(s) promotor(es) do evento;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- V Nome do organizador 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 Prova;
 - c) Diretor Adjunto;
 - d) Comissários Técnicos;
 - e) Juiz de Fato;
 - f) Juizes de Largada e de Chegada;
 - g) Secretária (o);
 - h) Serviço Médico – Médico Responsável – nº do CRM;
 - i) Nome da equipe de cronometragem e seu responsável;
 - j) E outros que se fizerem necessários;
- IX Descrição detalhada das competições programadas especificando:
 - a) Categorias;
 - b) Número mínimo/máximo de pilotos;
 - c) Combustível, óleo dois tempos e mistura;
 - d) Outras informações que se fizerem necessárias.
- 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, vistoria de equipamentos e indumentária, “briefing”, provas e solenidades.

Artigo 5 – 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 ASNs – *National Sporting Authority* – Autoridade Esportiva Nacional de origem, e somente para os eventos abertos a pilotos de outros países.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- I Somente poderão participar dos Treinos Livres Oficiais, Tomadas de Tempo, Baterias ou Provas, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da Secretaria de Prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Artigo 6 – Dos pilotos de kart: Para participação em provas de kart, será exigida a Cédula Desportiva Nacional CBA 2026.

- I Graduação das licenças da Cédula Desportiva Nacional:
- a) Piloto Mirim de Kart – PMK;
 - b) Piloto Cadete de Kart – PCK;
 - c) Piloto Junior de Kart – PJK;
 - d) Piloto Novato de Kart – PNK;
 - e) Piloto Graduado de Kart – PGK;
 - f) Piloto Sênior de Kart Am – PSK-Am;
 - g) Piloto Sênior de Kart Pro – PSK-Pro;
 - h) Piloto de Kart Indoor – PKI.
- II Para requerer a Licença para Kart, os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de idade:
- NOTA: “completados em 2026 significa que o piloto completará a idade em questão entre os dias 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2026”.
- a) PMK – Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2026.
 - b) PCK – Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2026.
 - c) PJK – Aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados em 2026.
 - d) PNK – Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2026.
 - e) PGK – Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2026.
 - f) PSK-Am – Aberta a pilotos com idade de 28 anos, completados em 2026, e acima, sem experiência prévia na licença PGK em motores 2 tempos e/ou sem títulos nacionais nas categorias Júnior e Novato.
 - g) PSK-Pro – Aberta a pilotos com idades de 28 anos, completados em 2026, e acima, promovidos da PGK, PSK-Am, PSK-B ou da PNK, respeitando os limites de idade. Pilotos filiados como PSK-A até 2022 poderão solicitar filiação PSK-Pro.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- h) PKI – Exclusiva para competições com karts tipo Rental, dotados de proteção envolvente em todo o chassi e com motores de 4 tempos, e aberta a pilotos com idade de 13 anos, completados em 2026.

Parágrafo Primeiro: A licença PNK somente será obtida por pilotos com a idade exigida na alínea “d” deste Inciso, em início de carreira nas competições oficiais do kart, e desde que nunca tenham obtido as licenças PJMK até 2024 e PJK até 2025, com experiência em competições de karts com motores 2 tempos. Pilotos com apenas um ano de experiência no kart exclusivamente com filiação PJK, poderão solicitar a filiação PNK.

Parágrafo Segundo: Pilotos com experiência exclusiva em competições para karts com motores de 4 tempos, não podem solicitar licença PGK. Estes deverão ser licenciados somente como PNK, a partir do ano em que completam 14 anos.

Parágrafo Terceiro: Somente para as categorias de motores 2 tempos, a participação de pilotos PSK-Am em provas destinadas aos pilotos PSK-Pro é permitida, já a participação de pilotos PSK-Pro não será permitida em categorias destinadas exclusivamente a pilotos PSK-Am.

- III Condições para emissão de cédulas desportivas de Kart: o piloto, quando da solicitação de sua cédula desportiva, deverá optar pela licença adequada à categoria em que irá participar no ano, respeitando os limites de idade contidos no inciso II deste artigo e currículo (quando aplicável), sendo permitida a solicitação de promoção dentro do mesmo ano, podendo ser aceita ou não pela CBA. A participação do piloto em qualquer categoria que não seja a diretamente correspondente à sua licença deve ser prevista em Regulamento Particular.

Parágrafo Primeiro: Pilotos com Cédula Desportiva PKI poderão ter suas licenças de kart trocadas no mesmo ano (por PJK, PNK ou PSK-Am, pendente de análise pela CBA). Pilotos que já tenham sido licenciados como PKI, com 14 anos de idade completados em 2026, poderão ser licenciados como PNK, seguindo o Inciso 2, Parágrafo Primeiro, deste Artigo.

Parágrafo Segundo: Qualquer piloto poderá solicitar a mudança de licença durante o ano, desde que seja como promoção para licença superior e que tenha atingido a idade necessária, os resultados exigidos, ou qualquer outra condição imposta neste regulamento. A solicitação poderá ou não ser admitida, a juízo da CBA.

Parágrafo Terceiro: A licença PCD poderá ser solicitada a qualquer momento, mediante comprovação de enquadramento. O piloto em questão será enquadrado nas categorias correspondentes à sua idade cronológica, na menor graduação possível.

Parágrafo Quarto: Fica proibida a participação de pilotos portadores de LPU nos campeonatos nacionais e interestaduais.

Artigo 7 - Da Promoção e Demissão de Pilotos

A - Promoção

- I Os resultados alcançados nas categorias de equipamentos com motores de 4 tempos não resultarão em promoção dos pilotos.
- II Das licenças PMK, PCK e PJMK até 2024 a promoção será exclusivamente por idade.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



III PGK – Piloto Graduado de Kart:

- a) Promovido da licença PJK, observado o limite de idade e experiência prévia, conforme Artigo 6, Inciso II, Parágrafo Primeiro, o piloto terá licença PGK;
- b) Promovido da licença PNK:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - 2) Classificado em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - 3) Piloto portador de PGC-B com experiência em monopostos FIA ou PGC-A deverá ser licenciado como PGK.

IV PSK-Pro – Piloto Sênior de Kart Pro:

- a) Promovido da licença PSK-Am até 2025:
 - 1) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Sênior-Am, ou que tenha admitido pilotos PSK-Am, respeitado o limite de idade;
 - 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Sênior-Am, ou que tenha admitido pilotos PSK-Am, respeitado o limite de idade, a pedido;
 - 3) Classificados do 1º (primeiro) ao 5º (quinto) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria PSK-Pro, ou que tenha admitido pilotos PSK-Pro, respeitado o limite de idade;
 - 4) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato, ou que tenha admitido pilotos PNK, respeitado o limite de idade;
 - 5) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato, ou que tenha admitido pilotos PNK, respeitado o limite de idade, a pedido
- b) Promovido da licença PGK – obrigatório, observado o limite de idade;
- c) Pilotos com 28 anos de idade completados em 2026 com licença PGC-A, PGC-B, PGVT-A, ou PGRV.
- d) Pilotos PSK-Am classificados em competições da categoria OK e OKN, respeitado o limite de idade:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais dessa categoria;
 - 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs dessa categoria, a pedido;
- e) Pilotos PSK-Am classificados em competições das categorias de equipamentos Shifter-Kart (ou KZ), respeitado o limite de idade:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais dessas categorias de equipamentos;
- 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs, respeitado o limite de idade, a pedido;

V PNK – Piloto Novatos de Kart;

- a) Promoção de Piloto Novato de Kart – PNK para Pilotos Sênior de Kart Am – PSK-Am: piloto Novato de Kart com 28 anos de idade completados em 2026, desde que não enquadrado no Artigo 6º, II, f.
- b) Promovido da licença PNK para Piloto Sênior de Kart Pro – PSK-Pro:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - 2) Classificado em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK), a pedido;

B - Demissão

I PGK – Piloto Graduado de Kart:

O Piloto portador da licença PGK, que iniciou sua carreira com licença PNK, não enquadrado no Artigo 7º, Inciso III, “b”, que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, poderá retornar à licença PNK, salvo análise da CBA/CTDN/CNK, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.

II PSK-Pro – Piloto Senior de Kart Pro:

- a) O Piloto portador da licença PSK-Pro que deixar de renová-la por prazo igual ou superior a 3 (três) anos, ou não tiver sido 1º (primeiro) colocado nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais abertos as licenças Senior Am / Senior B (ou que tenha admitido pilotos PSK-Am / PSK-B), durante toda a sua carreira, poderá obter a licença PSK-Am, salvo análise da CBA, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.
- b) Piloto promovido a PSK-Pro, conforme Artigo 7, Inciso IV, itens a) e e), sem resultados descritos nos itens citados, poderá solicitar sua demissão para PSK-Am, pendente de análise por parte do CTDN. A solicitação poderá ou não ser aceita.

Artigo 8 – Das categorias e idades:

- I Mini – MN - aberta a pilotos com idades entre 9 e 12 anos, completados em 2026, portadores das licenças CBA PCK e PJK.
- II OKN Júnior - OKNJ: Aberta a pilotos com idade mínima de 12 anos e máximo de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Pilotos com 11

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



anos de idade completados em 2026 poderão solicitar a participação nesta categoria, em função de experiência e compleição física, pendente de aprovação por parte do CTDN, mas não concorrerão aos prêmios oferecidos pela CBA em eventos realizados e promovidos pela entidade.

- III OKN - OKN: Aberta a pilotos com no mínimo 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor.
 - IV OK Júnior - OKJ: Aberta a pilotos com no mínimo 12 anos e máximo de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Pilotos com 11 anos de idade completados em 2026 poderão solicitar a participação nesta categoria, em função de experiência e compleição física, pendente de aprovação por parte do CTDN, mas não concorrerão aos prêmios oferecidos pela CBA em eventos realizados e promovidos pela entidade.
 - V OK - OK: Aberta a pilotos com idade mínima de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor.
 - VI Novato – N – aberta a pilotos portadores de licença PNK da CBA.
 - VII Sênior Am – S X30 – aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Am.
 - VIII Sênior Pro – SP X30 – aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am.
 - IX OKN Master – OKNM – aberta a pilotos portadores das licenças CBA PSK-Pro e PSK-Am.
 - X Super Sênior – SS – Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2026, e acima, portadores de licença CBA 2026 para kart;
 - XI Grand Super Sênior – GSS – Aberta a pilotos com idade de 50 anos, completados em 2026, e acima, portadores de licença CBA 2026 para kart;
 - XII Sênior 60+ – S60 – Aberta a pilotos com idade de 60 anos, completados em 2026, e acima, portadores de licença CBA 2026 para kart;
 - XIII Shifter Kart Graduado – SKG – aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional PGK e PSK-Pro. É proibida a participação de pilotos filiados como PSK-Am e PNK nesta categoria.
 - XIV Shifter Kart Sênior – SKS – aberta a pilotos Portadores da Cédula Desportiva Nacional PSK-Am e PSK-Pro;
 - XV Shifter Kart Super Sênior – SKSS: aberta a pilotos a partir do ano em que completam 40 anos.
 - XVI Shifter Kart Grand Super Sênior – SKGSS: aberta a pilotos a partir do ano em que completam 50 anos.
- Parágrafo Primeiro:** portadores de Licenças Desportivas da CBA PGC-A, PGVT-A, PGRV, ou equivalente internacional, ou que tenham experiência em monopostos FIA com licença válida, estão autorizados a competir nas categorias Shifter-Kart, OK e OKN, sem que seja necessário possuir licença específica para Kart, respeitados os limites de idade. A participação destes pilotos nas categorias Shifter Kart Graduado – SKG ou da categoria Shifter Kart Senior – SKS ou Shifter Kart Super Senior – SKSS, fica dependente de análise do CNK.
- XVII Mirim – M - aberta a pilotos portadores da licença PMK da CBA.
 - XVIII Cadete – C – aberta a pilotos portadores de licença PCK da CBA.
 - XIX F-4 Junior – F4J – aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2026, portadores das licenças CBA PCK e PJK.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- XX F-4 Novato – F4N – aberta a pilotos portadores de licença PNK da CBA.
- XXI F-4 Graduado – F4G – aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK e PSK-Pro. É proibida a participação de pilotos filiados como PSK-Am nesta categoria. Pilotos Campeões da categoria F4 Novato em qualquer ano serão obrigados a participar nesta categoria, a despeito de possuírem licença PNK. Pilotos Campeões da categoria F4 Junior em qualquer ano serão obrigados a participar nesta categoria, a despeito de possuírem licença PNK.
- XXII F-4 Sênior – F4S – aberta a pilotos portadores de licença CBA PSK-Am e PSK-Pro.
- XXIII F-4 Super Sênior – F4SS - Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2026, e acima;
- XXIV F-4 Grand Super Sênior– F4GSS - Aberta a pilotos com idade de 50 anos, completados em 2026, e acima;
- XXV F-4 Senior 60+ – F4S60 – Aberta a pilotos com idade de 60 anos, completados em 2026, e acima.

Artigo 9 – Da indumentária: será obrigatório o uso de:

- a) Capacete de proteção com viseira, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, ou, para as licenças PMK, PCK e PJK, SFi 24.1, dentro do seu prazo de validade de fabricação, até o final de 2027 (final da vigência da norma). Não será aceito capacete com qualquer dano.
 - b) Macacão homologado pela FIAKarting, conforme normas publicadas pela entidade, dentro da validade e em bom estado;
 - c) Luvas e sapatilhas de competição;
 - d) Colete protetor de costelas em bom estado (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies rígidas não-metálicas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Coletes com placas de proteção de borracha apenas (independentemente da dureza das mesmas) não serão aceitos. Recomenda-se o uso dos coletes por dentro do macacão.
 - e) Para as categorias Mirim, Cadete e Mini o protetor de pescoço. Para as demais categorias será recomendado o seu uso.
 - f) Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava, recomendando o uso da “camisa balaclava”.
- I A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer atividades de pista, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores. Em caso de chuva, o piloto poderá usar sobre-viseira giratória, mantendo a viseira original e o macacão de chuva por cima do macacão homologado. Apesar de situação de chuva, qualquer método de impermeabilização como o uso de capas, galochas ou luvas adicionais não isenta o piloto do uso dos itens de indumentária descritos acima.
- II No macacão deverá constar, de forma legível, o nome do piloto, e aconselha-se constar seu tipo sanguíneo e fator RH. A identificação do piloto no capacete também é recomendada.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- III As luvas deverão ser totalmente fechadas e não poderão, em nenhuma hipótese, apresentar furos ou cortes que venham a deixar expostas qualquer porção da mão e do punho.
- IV A indumentária completa (incluindo colete) deverá ser apresentada para vistoria no horário constante da programação do evento ou quando for solicitada por um oficial de competição. A não apresentação da indumentária completa dentro do prazo estabelecido sujeitará o piloto às punições previstas. Piloto flagrado não usando os itens aprovados na vistoria de indumentária em qualquer atividade de pista também estará sujeito a punições.
- V A responsabilidade pelo uso da indumentária completa e homologada é única e exclusiva do piloto e dos responsáveis em caso de menores de idade. A participação do piloto nos treinos, na Tomada de Tempo e nas Provas com a indumentária irregular o sujeitará às penalidades previstas no CDA e RNK, e a identificação desta irregularidade em tempo hábil por um Comissário poderá inclusive impedir o piloto de participar de treinos, Tomada de Tempo e Provas, sujeitando-o às punições citadas.
- VI Reparos a danos em macacões e luvas podem ser executados com o mesmo material das peças ou couro, natural ou sintético, costurados com máquina apropriada.

Artigo 10º – Do uso do box ou do Parque Fechado: A entrada no box, no Parque Fechado, área de manutenção ou na área de balança, quando autorizada, somente poderá ser efetuada através da zona de desaceleração, aconselhando-se o piloto a levantar o braço sinalizando a sua intenção e assegurando-se de que poderá fazê-lo sem risco para si e para os outros pilotos. O não cumprimento poderá acarretar em penalização pelos Comissários Desportivos (advertência, perda de 5 minutos no próximo treino, perda de 5 posições na posição de largada da próxima prova, ou multa). Dependendo do circuito, será obrigatório que o piloto dê mais uma volta antes de deixar a pista, sob pena da aplicação das sanções previstas no CDA e RNK.

- I Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes ou do Parque Fechado 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 ou do Parque Fechado poderá ser utilizada no seu sentido contrário.

Parágrafo Único: Somente será permitido o funcionamento dos motores para outros fins em local previamente definido pela organização do evento, com sua autorização, sob pena de multa.

- III Será proibido o acesso e permanência no Parque Fechado e áreas com rolagem de karts de qualquer pessoa que não estiver usando calçado fechado e devidamente atado ao pé.
- IV Nos Campeonatos/Torneios Nacionais, o acesso à pista somente poderá ser efetuado a partir do Parque Fechado. O piloto deverá deixar a pista sempre em direção ao Parque Fechado. A movimentação dos karts dos boxes para o Parque Fechado, e do Parque Fechado para os boxes, somente poderá ser efetuada com os motores desligados e sobre carrinhos para transporte adequados. Esses procedimentos poderão ser adotados em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentados.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO III – DAS PROVAS

Artigo 11º – Da Tomada de Tempo, Treinos Oficiais e provas: 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 a critério dos Comissários, 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.
- 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.
- 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 piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite determinado pela direção de prova, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa, conforme parágrafo primeiro abaixo. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supra mencionado, 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 Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto, e assim sucessivamente.
- VII É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico ou elétrico que esteja solto ou com mal funcionamento, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado IMEDIATAMENTE (para sua própria segurança), encerrando sua participação na Tomada de Tempo. Se o piloto não obedecer a esta ordem receberá a Bandeira Preta, sendo excluído da Tomada de Tempo. A regulagem das agulhas do carburador, a ação de restringir a entrada de ar no filtro e a regulagem de passagem de ar nos radiadores não estão incluídas nesta proibição.

- VIII A proibição acima será também aplicada por ocasião de Treinos Oficiais. Se o piloto não obedecer à ordem de parada para reparo poderá perder os treinos seguintes, em parte ou em sua totalidade, ou ser impedido de participar da Tomada de Tempos.
- IX O piloto poderá acessar o Parque Fechado com apenas um chassi dos seus lacrados em cada atividade de pista.
- X Os pilotos somente poderão participar das tomadas de tempo, provas classificatórias e finais do Campeonato Brasileiro de Kart e da Copa Brasil se tiverem participado de, pelo menos, 50% dos treinos livres estipulados para sua respectiva categoria. Para aqueles que não atingirem este percentual, ficará sua participação na tomada de tempo e demais provas a critério dos Comissários Desportivos.
- XI Será aplicada uma multa (valor presente na Tabela Art.19) para qualquer competidor que acione o motor sem autorização prévia da organização do pré-grid.
O representante da empresa locadora de motores (quando for o caso) pode ligar um motor que eventualmente apresente dificuldades para tal, sem autorização prévia, sem no entanto ter a prerrogativa de autorizar a qualquer mecânico a realizar tal tarefa.

Artigo 12º – Da formação do Grid de largada: O grid de largada será determinado pelo resultado da Tomada de Tempo de todos os pilotos ou sorteio. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado.

- I Somente o primeiro colocado poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova em tempo hábil para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feita junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.
- II A organização do evento, ou os Comissários Desportivos, poderão, dependendo do número de pilotos inscritos, agrupar duas ou mais categorias. A classificação e a pontuação no campeonato serão feitas a critério da organização, divulgado em tempo hábil. Da decisão de agrupamento das categorias não caberá recurso. Também dependendo do número de pilotos inscritos, a organização poderá cancelar uma ou mais categorias.
- III Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada seguirá o Regulamento Geral do Campeonato/Copa ou RPP.
- IV Do Parque Fechado até a largada (pré grid), os karts deverão se manter em “Regime de Parque Fechado”, ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco de

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



segurança. O caso deverá ser, então, analisado por um Comissário.

- V A saída do pré-grid para a pista deverá ser realizada em linha reta e velocidade reduzida, sob pena de penalização com advertência. Em caso de reincidência o piloto receberá punição de 5 segundos, dobrando a cada nova incidência.
- VI Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, quando houver. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no Parque Fechado, de onde o piloto deverá largar.

Parágrafo Primeiro: Será terminantemente proibida a troca do chassi.

Parágrafo Segundo: 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 13º – Da Largada da Prova: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a largada lançada, exceto para a categoria Shifter-Kart, cuja largada será autorizada com os karts parados.

- I Será exigido para o momento da largada que todo o pelotão, liderado pelo primeiro colocado, faça o percurso pré-determinado para a volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida, e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do primeiro colocado. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do primeiro colocado no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela Direção de Prova, seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada.
- II Se o Diretor de Prova interromper o procedimento de largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o(s) infrator(es) perca(m) a sua(s) posição(ões) no grid e largue(m) cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.
- III Na volta de apresentação será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo se for para recuperar sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada. Na mesma linha termina a oportunidade do piloto realizar movimentos de aquecimento de pneu (laterais ou longitudinais), sob pena de penalização de 5 segundos, dobrando a cada reincidência.
- IV Os pilotos deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, nos respectivos corredores, segundo as posições de largada correspondentes àquelas que tiverem divulgadas no Grid de Largada oficial, ou em conformidade com o regulamento da competição.
 - a) O piloto que cruzar parcialmente uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá penalidade com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova, ou de cinco segundos, se tiver cruzado totalmente as referidas faixas.
 - b) Um piloto posicionado à frente da colocação determinada pelo Grid de Largada oficial no momento da largada cometeu queima de largada, e será punido com acréscimo de 5 segundos no seu total de prova.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- c) A queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela Direção de Prova, seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada será punido com o acréscimo mínimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida foi mais grave, novas punições serão aplicadas.
- d) O juiz de largada poderá se valer de fotos, vídeos ou de suas próprias observações para confirmar a queima. A informação ao piloto por queima de largada poderá ser feita durante ou após a prova.
- V Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada, exceto quando o Diretor de Prova der a largada antes da faixa ser alcançada. Após o momento da largada, as ultrapassagens estão autorizadas.
- VI Para a categoria Shifter, os karts deverão alinhar em seus respectivos colchetes, com os pneus dianteiros tocando a linha transversal frontal do colchete.
- VII Os mecânicos somente poderão ajudar karts que tenham ficado parados na largada na categoria Shifter-Kart a partir do momento em que todos os karts tenham passado pela Linha de Partida depois de dada a largada e autorizados pelo Diretor de Prova. Até este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus ou em local indicado pelo Diretor de Prova, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova do piloto que recebeu auxílio.
- VIII Para a categoria Shifter-Kart, em caso de a largada ter sido abortada por problema no kart de qualquer piloto, este deverá largar da última posição do grid na nova largada.
- IX No caso da ocorrência de queima de largada, poderá ser apresentada ao piloto infrator uma placa acompanhada do número do kart, ou indicado no resultado oficial após o término da corrida, informando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.
- X Interrupção de prova por bandeira vermelha: após a interrupção de uma prova, se menos de duas voltas tiverem sido completadas pelo Líder, a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original, exceto os karts que largaram do Parque Fechado, que deverão voltar a largar do Parque Fechado. Entre duas voltas completadas e menos de 75% das voltas previstas, a prova poderá ser reiniciada, com o grid de largada correspondendo às posições da última volta completada por todos os pilotos ainda em ordem de marcha antes do acionamento da bandeira vermelha no PSDP. Se não for possível reiniciar a prova por motivos de força maior, o resultado descrito anteriormente será oficializado como resultado final.
- XI Em caso de interrupção por bandeira vermelha, nenhuma manutenção poderá ser feita em pista. Qualquer manutenção necessária deverá ser realizada em área de manutenção pré-definida, incluindo reposicionamento do painel frontal (bico), para onde o kart deverá ser levado e de onde o piloto deverá largar em nova largada.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- XII Em caso de relargada os karts serão dispostos em fila única, devendo assim proceder em movimento até a bandeira verde. Os karts da categoria Shifter realizarão procedimento de largada parada, seguindo a disposição de colchetes.
- XIII É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico ou elétrico que esteja solto ou com mal funcionamento, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado IMEDIATAMENTE (para sua própria segurança), encerrando sua participação na Prova. Se o piloto não obedecer a esta ordem receberá a Bandeira Preta, sendo excluído da Prova. Se o piloto, por qualquer razão, concluir a Prova desta forma (fato identificado durante a última volta, por exemplo), receberá acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova. A regulagem das agulhas do carburador, a ação de restringir a entrada de ar no filtro e a regulagem de passagem de ar nos radiadores não estão incluídas nesta proibição.

Artigo 14º – Diretrizes de ultrapassagem: em fevereiro de 2025 a FIA publicou novas diretrizes relativas a normas de conduta para os pilotos no momento de realizar ultrapassagens. Estas diretrizes dizem respeito sobretudo a categorias de roda descoberta, e o Kartismo em todas as suas categorias se enquadra neste grupo. A seguir, estão relatadas estas diretrizes, que serão usadas pelos Comissários Desportivos no julgamento de ocorrências durante ultrapassagens nas provas de kart regidas por este Regulamento Nacional de Kart.

Muitos incidentes requerem julgamento subjetivo, e os comissários são guiados pela experiência em combinação com essas diretrizes e os regulamentos da FIA.

Uma vez verificado ou estabelecido o ocorrido nos itens A ou B abaixo, fica definido que o piloto que ultrapassa tem prioridade, sendo responsabilidade do piloto defensor evitar uma colisão ou evitar forçar o piloto que está ultrapassando para fora da pista.

I Ultrapassagem por “DENTRO” de uma curva:

Para ter direito à posição em caso de ultrapassagem por dentro, o veículo que ultrapassa deve:

- a) Ter seu eixo dianteiro PELO MENOS NA ALTURA DA METADE DA CARENAGEM LATERAL do outro kart ANTES E NO ÁPICE.
- b) Ser conduzido de maneira totalmente controlada, principalmente da entrada ao ápice, e não ter "mergulhado".

II Ultrapassagem por “FORA” de uma curva:

As ultrapassagens por fora sempre serão vistas como uma manobra mais difícil de realizar.

Para ter direito à posição em caso de ultrapassagem por fora inclusive na saída, o veículo que ultrapassa deve:

- a) Ter seu eixo dianteiro À FRENTE DO EIXO DIANTEIRO do outro veículo que defende, NO ÁPICE.
- b) Ser conduzido de maneira controlada desde a entrada até o ápice e a saída.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



c) Ser capaz de fazer a curva dentro dos limites da pista.

III Chicanes e Sequências em S:

Estas diretrizes também serão observadas em sequências de curvas, como chicanes ou "S"s.

a) Os itens A e B acima podem ser aplicados a cada elemento da combinação.

b) Geralmente, a predominância será observada no primeiro elemento da sequência.

Competir é um processo dinâmico. Embora essas diretrizes indiquem posições relativas específicas dos veículos em vários pontos, os Comissários Desportivos sempre observarão como a situação se desenrolou em sua totalidade ao revisar um incidente. Por exemplo:

a) Como os veículos chegaram ao incidente? (Por exemplo, frenagem tardia, mergulho, movimento durante a frenagem.)

b) A manobra foi tardia ou "otimista"?

c) O que os pilotos poderiam razoavelmente ver, saber ou antecipar?

d) Acreditamos que a manobra poderia ser concluída na pista?

e) Houve sub-esterço / sobre-esterço / travamento?

f) Alguém posicionou / manuseou seu veículo de uma forma que contribuiu para o incidente?

g) O tipo de zebra contribuiu para o incidente? (por exemplo, curvatura, meio-fio, padrão FIA, etc.)

h) Quais foram os pneus / idade / aderência relativa?

IV Limites da pista:

Considera-se que respeitar os limites da pista é importante para a justiça e a segurança das corridas, portanto, o que segue será rigorosamente aplicado:

Os pilotos devem fazer todos os esforços razoáveis para usar a pista o tempo todo e não podem sair da pista sem um motivo justificável. (Define-se como "dentro da pista" o espaço compreendido entre as linhas que a limitam, incluindo as mesmas.

Os pilotos serão considerados como tendo saído da pista a partir do momento em que nenhuma parte de nenhum pneu do veículo esteja em contato com ela (ou sobre ela) e, para evitar dúvidas, as linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista, mas as zebras não são.

Nota: no caso de uma infração na Qualificação o tempo da volta será excluído, assim como o tempo da volta subsequente, se for considerado que tenha havido um benefício.

V Devolvendo uma vantagem duradoura:

O Procedimento que segue será estritamente aplicado:

"Se um veículo sair da pista seu piloto pode trazê-lo de volta. No entanto, isso só pode ser feito quando for seguro para si e para os outros concorrentes fazê-lo e sem obter nenhuma vantagem duradoura. A critério absoluto dos Comissários Desportivos, o fato de o piloto devolver a posição que ganhou nas condições acima descritas pode ser considerado um atenuante à falta cometida.

Nota(s): Se, ao defender uma posição, um carro sair da pista (ou cortar uma chicane) e voltar na mesma posição, geralmente será considerado pelos Comissários Desportivos como tendo obtido uma vantagem duradoura e, portanto, e em geral, a posição deve ser devolvida, conforme prescrito nas regras. Ficará a

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



critério exclusivo dos Comissários Desportivos determinar se o piloto de um veículo está "defendendo uma posição"

Artigo 15º – 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 Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo Diretor de Prova, delimitado por barreiras de pneus/fitas plásticas, e trajando corretamente os jalecos identificados para a categoria. Aqueles que não estiverem no local determinado e usando o colete de forma não adequada serão retirados da pista.
- II Categorias nas quais não é permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista: Mini, OKNJ, OKN, OKNM, OK, OKJ, Shifter Graduado (quando correr separado) e todas as categorias que utilizarem o motor IAME X30.
- III Será proibida a permanência na pista de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

Artigo 16º – Do final de atividade de pista: Após o encerramento de Treinos Livres, Tomada de Tempo, Baterias ou Provas, poderão ser aplicadas penalidades aos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos. Ao final das atividades de pista será expressamente proibido usar o circuito não oficial, anel externo, corte de curvas, quaisquer atalhos, etc., podendo ser penalizado conforme o Artigo 19º deste regulamento.

Artigo 17º – Da Classificação: Para fazer jus à classificação, o piloto 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 fim da disputa em pista. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.
- III No caso de provas em que estiver prevista a apresentação da bandeira azul com "X" vermelho, serão computadas para o piloto a quem a mesma tiver sido apresentada, exclusivamente para efeito de classificação na corrida, as voltas faltantes a partir do momento em que a mesma for mostrada no PSDP.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parágrafo Primeiro: A classificação do piloto nessa condição será sempre aquela registrada no momento da primeira apresentação da bandeira.

Parágrafo Segundo: No caso do agrupamento de categorias num mesmo grid, a bandeira azul com "X" vermelho não deverá ser utilizada.

Parágrafo Terceiro: Esta norma estará sujeita a disposições diversas, especificadas em Regulamentos Gerais de Competição ou RPP.

CAPÍTULO IV – DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Artigo 18º – 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 equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados do piloto e/ou pessoas vinculadas a eles, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator, caso identificado.

Artigo 19º – Das penalidades: Todas as infrações contra o CDA, contra este Regulamento, contra os Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos, Torneios, Taças e Copas de Kart, cometidas por pilotos, chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados e/ou pessoas vinculadas a eles, poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto e/ou para o infrator, caso identificado:

- 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);
 - a) As multas poderão ser aplicadas, pela CBA, pela FAU, pelos Comissários Desportivos, sem prejuízo de outras penalizações previstas conforme a tabela a seguir:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Item	Infração	Qtde. de UPs
1	Pilotar com indumentária incompleta ou com pelo menos 1 peça irregular (capacete, macacão, luvas e sapatilhas)	3 a 15 para cada infração
2	Prestar informações erradas para obter benefício próprio	3 a 50
3	Praticar atitudes antidesportivas contra outros pilotos, membros de equipes, oficiais de competição, autoridades desportivas e público	5 a 50
4	Não comparecer quando comunicado oficialmente ao briefing	3
5	Apresentar irregularidade técnica no seu veículo	5
6	Não permitir vistoria técnica em seu veículo	25
7	Utilizar o circuito não oficial em treinos livres, cronometrados ou provas	1 a 10
8	Não obedecer à sinalização por bandeira amarela	1 a 5
9	Não obedecer à sinalização por bandeira vermelha	15 a 25
10	Não obedecer à sinalização por bandeira quadriculada	10 por volta
11	Não obedecer à sinalização por bandeira azul	1 a 5
12	Não obedecer à sinalização por bandeira preta (para piloto e equipe)	5 (PMK e PCK), 15 para as demais
13	Não obedecer à sinalização por bandeira preta com círculo laranja	1 a 5
14	Transitar na contramão do sentido da pista	10 a 30
15	Não comparecer ou comparecer indevidamente trajado ao pódio	3
16	Ligar motor em local proibido	3
17	Ter contato com agente externo após a Tomada de Tempo ou Prova antes da pesagem	3 a 50
18	Recusar pesagem ou tentar ludibriar Oficial de Balança	10
19	Sobrevôo do espaço aéreo do kartódromo sem prévia autorização expressa com qualquer aparelho ou instrumento	10
20	Mal-uso de material de credenciamento	1 a 10
21	Entrar em área restrita sem credenciamento ou autorização	3 a 5
22	Desrespeito às normas de restrição de circulação	1 a 3
23	Fumar em área de parque fechado e abastecimento	1 a 3
24	Danos a material de pesagem ou Vistoria Técnica	5 a 15
25	Insistir em competir tendo sido vetado pelo médico oficial do evento, ou seja, adentrar a pista desobedecendo as determinações médicas e a vigilância dos oficiais de competição.	20 a 40
26	Invasão de pista, sob qualquer pretexto (incluindo acidente)	3 a 15
27	Exclusão de Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova	1 a 10
28	Agressão física nas dependências do evento	50

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



29	Acionar motor sem autorização de pessoa competente em pré-grid	4
30	Ofensa verbal contra Oficial de Competição ou assemelhado	2 a 10
31	Adulteração de combustível comprovada	100
32	Faltar à vistoria de indumentária ou deixar de apresentar qualquer item	1 a 3
33	Falso testemunho ou ofensa em mídias sociais	10 a 50
34	Perda de lastro/chumbo em pista em qualquer atividade	1 a 5

- VIII Exclusão de Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova;
- IX Perda de acesso à área técnica e/ou desportiva com acesso restrito;
- X Desclassificação de Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova;
- XI Exclusão do evento.

Artigo 20º – Do Painel Frontal: Deverá ser nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal verificar e relatar aos Comissários Desportivos eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal previsto no inciso I do artigo 43 deste regulamento, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

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

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

Parágrafo Terceiro: De acordo com o disposto na regulamentação FIAKarting, da penalidade em tempo imposta pelos Comissários Desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, conforme descrito no inciso VII do artigo 24 deste regulamento e seus parágrafos, não caberá nenhum recurso.

Parágrafo Quarto: O dispositivo de medição MiniRAE Lite da empresa “RAE Systems Inc.” (USA) poderá ser utilizado na Tomada de Tempo, Baterias e Provas, para verificar se o painel frontal está em conformidade com o disposto no parágrafo quinto deste artigo.

Parágrafo Quinto: A medição VOC do painel frontal não poderá exceder a 5 ppm (valor limite máximo) sob qualquer circunstância. Nota: A utilização, por exemplo, de um spray de limpeza, deve ser evitada, pois isso poderá resultar em um valor limite excedido.

Parágrafo Sexto: Se uma pré vistoria estabelecer que o painel frontal não está em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar o Parque Fechado e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos Treinos Oficiais, Tomada de Tempo, Baterias e Provas, a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos Comissários técnicos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parágrafo Sétimo: Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos nos parágrafos quarto, quinto e sexto deste artigo. Eventuais reclamações e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

Parágrafo Oitavo: a Bandeira Preta com Círculo Laranja não será mostrada nos casos em que o Painel Frontal não estiver na posição correta.

Artigo 21º – Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado, suspensão de pagamento por vias eletrônicas ou solicitação de devolução de Pix: O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FAU, ao CLUBE ou a FORNECEDORES credenciados pela organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, sustar o pagamento do mesmo, e ou solicitar devolução, estorno ou suspensão de pagamentos, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções. A ausência de pagamento de multas impedirá o piloto de prosseguir no evento.

CAPÍTULO V – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Artigo 22º – 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 Provas, 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 Primeiro: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações em seus respectivos prazos de validade, salvo disposição específica em contrário.

Parágrafo Segundo: 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.

Parágrafo Terceiro: Durante a realização de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais, se um piloto sofrer duas desclassificações técnicas estará automaticamente excluído do evento (exceto falta de peso).

Artigo 23º – Do lacre / da identificação: Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios, poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, podendo estes ficar retidos à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

I A adulteração, a violação ou a quebra não-autorizada dos lacres de identificação resultará na exclusão ou desclassificação (conforme o caso) sumária do piloto dos Treinos Livres, Tomada de Tempo, Baterias ou Provas.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova (a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).
- III Quando especificado equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc), a troca não-autorizada deste equipamento, quer por outro retirado no fornecedor, quer por outro fornecido pela organização, resultará na exclusão ou desclassificação do concorrente, conforme o caso. Se a troca não-autorizada for feita entre pilotos, ambos serão penalizados conforme acima.
- IV A partir do momento em que um componente for lacrado, o piloto ou os membros de sua equipe serão responsáveis pela integridade do lacre. Este componente só será admitido no Parque Fechado se o lacre estiver íntegro e seu número corresponder ao registros oficiais. Todos os lacres deverão ser checados ainda dentro do Parque Fechado, antes do kart ser levado aos boxes, ao final de cada atividade de pista. Constatando-se dano a qualquer lacre, o fato deverá ser comunicado imediatamente a um Comissário Técnico, que analisará o caso e poderá ou não providenciar a troca do mesmo. Se a quebra ou dano do lacre ocorrer fora do Parque Fechado, o piloto perderá o direito de utilizar aquele componente lacrado.
- V No caso de quebra de um motor, em que seja necessária a quebra do lacre para reparo, o Comissário Técnico deverá ser chamado para presenciar a quebra e análise do caso. Se o lacre for quebrado sem a anuência do Comissário Técnico, este equipamento estará automaticamente excluído, sem direito a reposição por parte do piloto ou equipe.
- VI No caso de perda total do equipamento (dano além de qualquer possibilidade de reparo), um novo equipamento poderá ser lacrado, após análise completa do equipamento danificado e do equipamento substituto por parte do Comissário Técnico.
- VII No caso de violação do lacre de escapamento e/ou eixo sorteado pela organização, o piloto perderá o direito de uso desta peça e deverá adquirir uma nova peça da organização ou do fornecedor, até o limite de uma troca. A partir da necessidade de uma segunda troca, o piloto será excluído do evento.

Artigo 24º – Dos procedimentos: A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes determinadas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, ou por um Comissário Técnico, se assim for determinado. 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 deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos, em qualquer instância.
- II A montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação ou penalização correspondente do piloto.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- III O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. 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.
- IV 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 pagamento prévio pertinente.
- V Todos os equipamentos e/ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos à disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus próprios equipamentos.
- VI Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio piloto.
- VII Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart está fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade poderá ser aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

Parágrafo Único: Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal, o piloto será punido automaticamente conforme abaixo:

- a) Tomada de Tempo: perda da melhor volta nas seguintes categorias: todas aquelas que competem com motores de 4 tempos.
- b) Baterias e Provas: acréscimo de 5 segundos ao tempo final para todas as categorias.

CAPÍTULO VI – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 25º – Do direito de reclamação:

- I As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por pilotos contra participantes da mesma prova e da mesma categoria.

Parágrafo Único: Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de pilotos de categorias da mesma forma distintas.

- II As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.
- III A reclamação deverá indicar o piloto contra o qual está sendo impetrada.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- IV A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.
- V Um piloto que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantos forem os pilotos implicados na ação.

Artigo 26º – Da apresentação e do endereçamento da reclamação: Reclamações deverão ser feitas por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à Secretaria da Prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado no artigo 28 deste regulamento.

- I A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida aos Comissários Desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.
- II A reclamação deverá ser entregue diretamente à Secretaria de Prova, que a encaminhará aos Comissários Desportivos.

Artigo 27º – Dos prazos e do atendimento das reclamações desportivas e técnicas: As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

- I Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada em até 30 (trinta) minutos antes do início da Tomada de Tempo.
- II Reclamações desportivas – deverão ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado da atividade de pista no quadro de avisos oficial da competição.
- III Reclamações Técnicas – deverão ser apresentadas em até 30 minutos após o início da vistoria dos karts escolhidos.

Artigo 28º – Das reclamações desportivas e técnicas: Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

- I Reclamações desportivas:
Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada. Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante. Quando julgada parcialmente procedente (reclamação válida, mas que não tenha resultado em punição), o valor da caução será devolvido ao reclamante. Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento.
- II Reclamações técnicas:
 - a) Caução de 5 (cinco) UP's por reclamação;
 - b) Caução de 2,5 (duas e meia) UP's por item reclamado;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará 50% com a CBA ou FAU e os outros 50% com o reclamado, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

III As condições para análise e julgamento das reclamações serão:

- a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o kart do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação. Para isso, o kart do reclamante não poderá ter saído do Parque Fechado, caso contrário, a reclamação não será mais possível.
- b) No caso da necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá custear as despesas pela realização dos mesmos, não se limitando apenas pelas despesas dos exames técnicos, mas também toda e qualquer despesa oriunda do procedimento (honorários técnicos, honorários periciais, transporte, diária de armazenamento dos itens em questão e seguro, se for o caso).
- 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 29º – Do direito de recurso aos Comissários Desportivos: Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos da mesma prova e da mesma categoria (a não ser nos casos de junção de categorias, em que é possível impetrar recurso contra piloto da outra categoria que fez parte da mesma bateria), sem necessidade de caução.

Parágrafo Único: O recurso é um direito de todo piloto, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como contra decisões dos oficiais de competição.

- a) Da apresentação do recurso – O recurso deverá ser apresentado por escrito preferencialmente em formulário próprio junto à secretaria da prova.
- b) Do endereçamento do recurso – O recurso deverá ser dirigido aos comissários desportivos, acompanhado das informações que forem julgadas necessárias.
- c) Dos prazos para recurso – Os prazos para apresentação dos recursos obedecerão ao que segue:
I – Os recursos contra um erro cometido durante um evento, concernente a um possível desacordo com o regulamento desportivo ou técnico, ou, ainda, contra a classificação para a largada e do resultado da prova deverão ser apresentados não ultrapassando 30 (trinta) minutos após a publicação do respectivo resultado pela secretaria de prova do evento no quadro de avisos oficial.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



II – Os recursos contra uma decisão tomada pelos Comissários Desportivos deverão ser apresentados até 30 (trinta) minutos após a publicação do resultado oficial da prova no quadro de avisos oficial do evento.

Artigo 30º – 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. O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os Comissários Desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contado a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão. Essa notificação e esse recurso deverão ser apresentados de acordo com o previsto no CDA.

Artigo 31º – Do resultado: Todo e qualquer resultado da Tomada de Tempo, Baterias ou Provas 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 às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sub judice. 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 judice.

CAPÍTULO VII – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 32º – Do circuito de rua: Em se tratando de circuito de rua, será necessário que tenham sido afastados todos os riscos de invasão de pista, inclusive por animais, 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 suas equipes, 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, pelo organizador do evento, 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33º – Dos casos omissos: Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

Artigo 34º – 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, 17 de Dezembro de 2025.

Comissão Nacional de Kart
Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2026

REGULAMENTO TÉCNICO

ÍNDICE

CAPÍTULO IX - DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 35 – Do uso de arame em fixações.....	3
Artigo 36 – Dos equipamentos.....	3
Artigo 37 – Do motor.....	3
Artigo 38 – Do escapamento.....	8
Artigo 39 – Do carburador.....	9
Artigo 40 – Do peso.....	10
Artigo 41 – Do chassi.....	11
Artigo 42 – Dos freios.....	15
Artigo 43 – Da carenagem.....	16
Artigo 44 – Do pára-choques traseiro.....	20
Artigo 45 – Do combustível.....	21
Artigo 46 – Dos pneus.....	22
Artigo 47 – Da identificação.....	22

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Artigo 48 – Da manutenção.....	24
Artigo 49 – Das monomarcas.....	24
Artigo 50 – Dos acessórios.....	24

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICIDADES DE CADA CATEGORIA

Artigo 51 – Das categorias Mirim – M e Cadete – C.....	25
Artigo 52 – Da Categoria Mini – MN.....	28
Artigo 53 – Da categoria OKNJr – OKNJ.....	37
Artigo 54 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master - OKNM.....	43
Artigo 55 – Das categorias Novato, Sênior Am X30 e Sênior Pro X30.....	51
Artigo 56 – Das Categorias Super Sênior – SS, Grand Super Senior – GSS e Sênior 60+ – S60	57
Artigo 57 – Das Categorias Shifter-Kart – SKG, SKS:.....	63
Artigo 58 – Das Categorias Fórmula 4.....	66
Artigo 59 – Da categoria OK – OK.....	68
Artigo 60 – Da categoria OK Junior – OKJ.....	72

CAPÍTULO XI – SORTEIO DE MOTORES E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS

Artigo 61 – Das especificidades.....	75
Artigo 62 – Dos procedimentos para o sorteio de motores.....	75

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2026

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO IX – DAS GENERALIDADES – VÁLIDO PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 35 – Uso de arame em fixações: Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de quaisquer partes do kart.

Artigo 36 – Dos equipamentos: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, FIAKarting, CBA/FIAKarting, FIAKarting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: Chassi, Painel Dianteiro (Bico), Painel Superior Dianteiro (Gravata), Pára-choque Traseiro, Carenagem Lateral, Motor, Flange, Carburador, Intake Silencer, Coletor ou Curva de Escapamento, Escapamento e seus auxiliares, Ignição e Pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

Parágrafo Único: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações dentro de seus respectivos prazos de validade.

Artigo 37 – Do motor:

I Motores permitidos: Somente será permitida a utilização de motores homologados CBA, FIAKarting, CBA/FIAKarting, FIAKarting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, conforme descrito abaixo:

- a) Para as categorias Mirim e Cadete – máximo de 168cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, autorizado CBA;
- b) Para a categoria Mini – máximo de 60cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca VORTEX, modelo MINI FR, conforme Ficha de Homologação FIAKarting e FFSA, autorizado CBA;
- c) Para as categorias OK e OK Júnior – máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca TM, modelo S2, homologado FIAKarting, autorizados CBA, sorteados;
- d) Para a categoria OKNJr - máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca IAME, modelo REEDSTER 5, homologado FIAKarting, autorizados CBA;
- e) Para as categorias OKN e OKN Master - máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca TM, modelo S3-Senior, homologado FIAKarting, autorizados CBA;
- f) Para as categorias Novatos, Sênior Am – X30, Sênior Pro – X30, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ - máximo de 125cc, sem caixa de marchas, refrigeração líquida, com embreagem

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

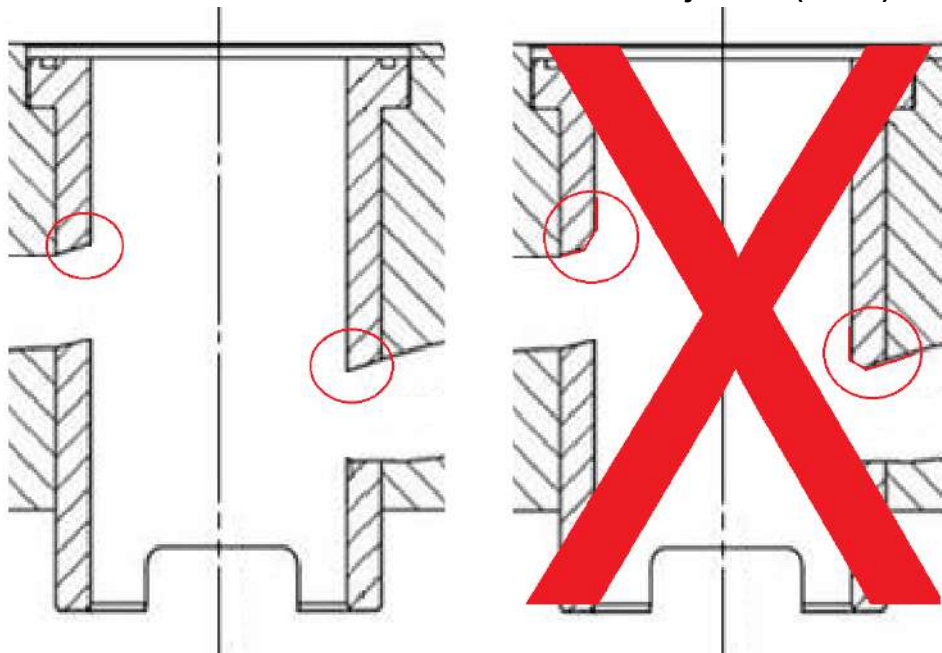
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



centrífuga, marca IAME, modelo IAME X30, autorizado pela CBA;

- g) Para a categoria Shifter-Kart – máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigeração líquida, homologado FIAKarting;
 - h) Para as categorias F-4 – máximo de 396cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, autorizado CBA;
 - i) Em campeonatos nacionais ou sob supervisão da CBA, uma regra de “claiming” poderá ser adotada, sendo publicada em Adendo ou no Regulamento Geral da competição. Havendo interesse de compra por parte de outro piloto da mesma categoria, a regra obriga determinado número de pilotos, em função dos resultados ao final do campeonato, a venderem o motor utilizado na bateria final.
- II Controle de Diagrama e Dimensões de Janelas: os valores encontrados em vistoria, na medição da camisa do motor (isto é, o inserto de material magnético no interior do cilindro de alumínio) nos motores MINI, OKN, OKNJr homologados FIAKarting e autorizados CBA (categorias MINI, OKNJr, OKN e OKN Master) e X30 deverão se encontrar dentro dos limites indicados nas figuras em cada categoria **INVALIDANDO PORTANTO O ITEM B (Angles d’ouverture / Opening angles) das respectivas Fichas de Homologação, quando não houver concordância. É proibido retrabalhar o cilindro de alumínio em qualquer motor 2 Tempos, exceto quando especificamente permitido e detalhado.**
- III Os valores de diagrama serão medidos com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura, e será usada para estabelecer o início e fim da medição.
- IV Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) **ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).**



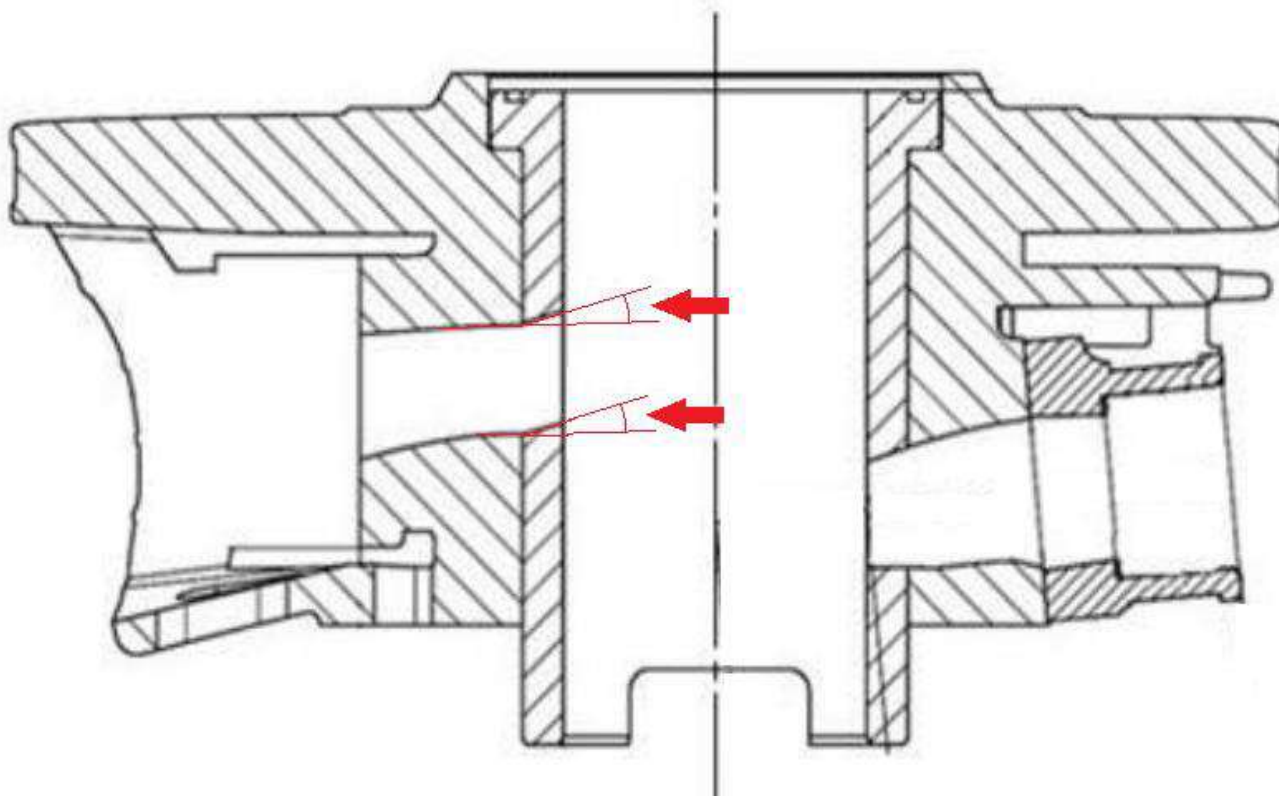
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

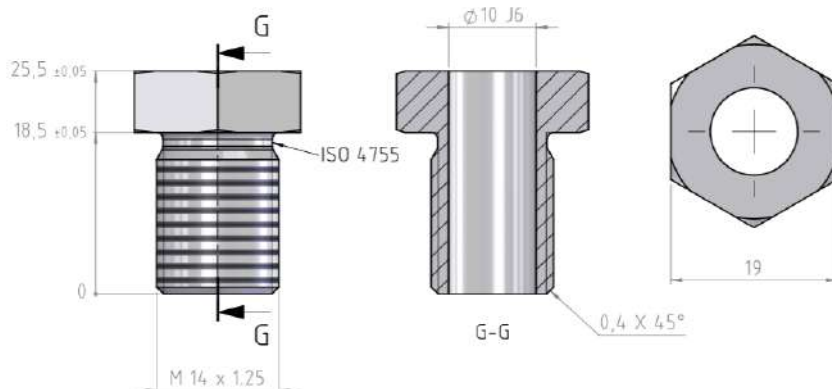
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- V Não é permitido o intercâmbio de peças presentes nas Fichas de Homologação, entre os motores autorizados CBA, mesmo que haja compatibilidade entre eles.
- VI Nenhum trabalho será permitido no cárter de modo a alterar qualquer de suas medidas originais, ou alterar o aspecto superficial de qualquer porção das peças, seja por retirada como por adição de material, sob qualquer circunstância.
- VII Sob qualquer circunstância, o ângulo formado entre a superfície do inserto magnético e a porção de alumínio em todas as janelas deverá permanecer original, conforme o motor de referência.



- VIII Transmissão: O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, com o uso ou não de embreagem centrífuga ou caixa de marchas, conforme a categoria especificar. Será obrigatório o uso de passo 1/2 (428)), dentro de suas tolerâncias, para as categorias F4 e 7,774 (219), dentro de suas tolerâncias, para as demais categorias, exceto Shifter, que será livre.
- IX O diâmetro do pinhão deverá ter a medida homologada pelo fabricante do motor em questão, quando houver;
- X Medição do volume da câmara de combustão:



Volume do inserto: $0,7854 \times 1 \times 2,55 = 2\text{cm}^3$

- a) Deverá ser utilizado um inserto padrão FIAKarting, conforme desenho acima.
- b) Para todas as categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão: O volume mínimo obrigatório, de acordo com a categoria, no interior da câmara de combustão (definição acadêmica: volume entre a área da cabeça do pistão e o início do alojamento da vela de ignição, com o pistão no Ponto Morto Superior (PMS)) será somado a 2cc (volume do inserto FIAKarting). Por exemplo: se o volume da câmara de combustão for de 9cc, o volume debitado pela bureta ou outro instrumento de medição será de 11cc, e este total não pode transbordar o topo do inserto FIA.

- XI Para os motores MINI FR, OKN e OKNJr autorizados CBA, as seguintes peças serão de livre procedência: palheta, rolamentos (proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica), gaiolas.
- XII Para os motores X30 as peças internas estarão especificadas na Ficha de Autorização.
- XIII Corrente e coroa serão de livre procedência (seguindo a especificação do item VIII), com número de dentes especificado em Regulamento Particular, quando for o caso. Os dentes deverão ser consecutivos, com a mesma distância entre o topo de qualquer par de dentes em sequência. Proibido "pular" um ou mais dentes para simular um determinado número de dentes em uma coroa maior.
- XIV Velas: Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, sem retrabalho, conforme regulamentação específica de cada uma delas. Será permitido o uso de fixação do cachimbo da vela, desde que aprovado pelos Comissários Técnicos.
- XV Para os motores OKN, OKNJr, X30 e VORTEX MINI FR somente serão permitidas ignições completas especificadas em suas Fichas de Autorização ou, na ausência, homologadas FIAKarting para o tipo de motor em questão.
- XVI Para as categorias em que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para o evento, e deverá efetuar o sorteio, com presença facultada às equipes/pilotos, em horário pré-determinado (a ausência de equipe/piloto não invalida a realização do sorteio). Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, nas mesmas condições acima. O fornecedor deverá entregar o relatório de sorteio de motores (Nº de motor X piloto). A troca de motores a pedido do piloto

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



será efetuada pelo fornecedor e comunicada concomitantemente aos Comissários Desportivos e a Cronometragem já com análise crítica e punições devidas, para inserção em pasta de prova. A troca de motor por iniciativa do fornecedor em razão de quebra além de possibilidade de reparo ou segurança (risco iminente de quebra) também deverá ser comunicada por ele aos Comissários Desportivos e Cronometragem e sem prejuízo desportivo ao piloto.

- XVII Refrigeração: o radiador terá dimensões livres, mantendo 1 unidade para motores OKN, OKNJr e X30, bem como OK e OKJr sorteados, e conforme especificado FIAKarting nas categorias regulamentadas pela instituição (shifter). Será permitida a gestão do fluxo de ar visando otimizar a 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 de qualquer espécie será proibido. É obrigatório o uso de recipiente para coletar o excesso de líquido refrigerante que venha a escapar do sistema, evitando ser eliminado na pista.
- XVIII Em casos de temperatura ambiente muito alta, de acordo com análise do Comissariado, um segundo radiador de no máximo 420mm (descontando-se as dimensões da tampa e bocal de abastecimento) de altura X 250mm de largura poderá ser autorizado. Entretanto os dois radiadores deverão ser montados em lados opostos em relação a um plano vertical que passe pelo eixo longitudinal do kart (ou seja, um do lado direito e outro do lado esquerdo do piloto).
- XIX Em qualquer caso, a altura máxima de qualquer um dos radiadores em relação ao solo (descontando-se as dimensões da tampa e bocal de abastecimento) não poderá ser superior a 500mm. O ponto mais avançado do conjunto radiador não poderá situar-se a mais de 550mm à frente do eixo traseiro, ou a menos de 10mm, medindo-se paralelamente ao eixo longitudinal do veículo. As porções mais externas do conjunto radiador não poderá estar a menos de 150mm do limite exterior das extremidades do kart. E em nenhuma circunstância poderá haver interferência com o banco.
- XX Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o radiador apresentar vazamento, desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
 - 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.
- XXI Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- XXII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o radiador estiver completamente solto (mangueiras não são pontos de fixação por projeto), o piloto será punido com a

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

Artigo 38 – Do escapamento:

- I Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor;
- II Os motores Mini deverão usar os escapamentos de especificação monotipo VORTEX MINI FR.
- III Os motores OKN e OKNJr deverão usar os escapamentos de especificação monotipo FIAKarting ELTO T23SR conforme as ilustrações em suas categorias respectivas.
- IV Os motores X30 deverão usar os escapamentos de especificação monotipo IAME conforme as ilustrações em suas respectivas categorias.
- V Para a categoria Shifter-Kart somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor (Especificado na Ficha de Homologação do motor), sem retrabalho. Será obrigatório o uso de abafador homologado FIAKarting.
- VI Para as categorias F4 será obrigatório o uso de escapamento homologado CBA específico para estas categorias;
- VII Proibido adulterar o aspecto externo das peças homologadas do sistema de escape, com qualquer método (ex: polimento, coating de qualquer natureza, pintura, enfitamento, lixamento, entre outros), bem como qualquer alteração, intencional ou não, das características originais das peças;
- VIII Para as categorias F4 será obrigatório o uso de flexível com comprimento de (85 ± 5) mm, diâmetro externo de no mínimo 50 mm e espessura mínima de 2 mm, medido com a peça em seu estado mais comprimido (eliminação das folgas manualmente pelo Comissário Técnico).
- IX O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm (medido com o 2º abafador na posição mais alta), medidos do solo até a sua extremidade superior, e nem exceder o perímetro da parte mais externa do pára-choque;
- X Deverá ser utilizado o escapamento com curva ou coletor especificado (Ficha de Homologação/Autorização) para o motor, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, assim como somente o flexível (quando for o caso) deverá ser utilizado para acoplar o escape à curva do motor. Quando o uso do flexível não for indicado pelo projeto, as características das Fichas de Homologação ou Autorização deverão ser seguidas.
- XI Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou passar a emitir som que dê a entender, sem dúvida alguma (pendente de avaliação de Comissário Técnico) que o sistema está comprometido, o piloto poderá ser 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.
 - 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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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.

- XII Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- XIII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o escapamento ou abafador estiver completamente solto (molas não são peças de fixação do escape ao kart, mas servem apenas como elementos de auxílio à vedação do sistema, evitando a entrada e saída falsa de gases entre curva/flexível/escape), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- XIV O uso de uma única abraçadeira metálica na fixação do escape ao berço somente será permitida nas categorias OKNJr, OKN E OKN Master, devido ao uso obrigatório do 2º abafador e o desequilíbrio que ele provoca, sem todavia que isso provoque passagem falsa de gases no sistema de escape como um todo. Proibido o uso de abraçadeira metálica para prender o escape ao berço nas demais categorias, caso em que esta fixação deverá usar exclusivamente molas de tamanho e tensão adequados.
- XV “Power-valve” será proibida (a não ser na categoria OK sorteada), 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 OK ou qualquer outra categoria em que haja previsão específica para isso.
- XVI Nas competições nacionais a organização poderá optar pela determinação de uma única marca de escapamento e/ou abafador para cada categoria ou para uma categoria específica, e pelo sorteio das peças, devendo ser novas e adquiridas da organização.

Artigo 39 – Do carburador: Somente poderão ser utilizados carburadores de borboleta, exceto para a categoria Shifter-Kart. Outras disposições específicas para outras categorias deverão seguir regulamentação própria e exclusiva.

- I Não serão aceitas quaisquer alterações nas medidas constantes das Fichas de Homologação dos carburadores homologados, e externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- II Especificação de carburador para cada categoria: constante nos artigos específicos das categorias.
- III Será obrigatório o uso de silenciador de admissão (“intake silencer”) homologado ou autorizado CBA, exceto para as categorias OK, OK Júnior e Shifter-Kart nas quais poderão ser utilizadas peças homologadas FIAKarting.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o silenciador de admissão (“intake silencer”)

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



desprender-se, soltar-se, cair, ou passar a emitir som que signifique, sem dúvida alguma (pendente de avaliação de Comissário Técnico) que o sistema está comprometido, o piloto poderá ser 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.
- 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.

- V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- VI Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, o silenciador de admissão (“intake silencer”) solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- VII Em caso de chuva, poderá ser retirado o elemento filtrante do silenciador de admissão (“intake silencer”), podendo ser colocado um anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa, de modo que fique com a entrada das cornetas viradas para trás.
- VIII Nas categorias Mirim, Cadete e F4, somente poderá ser usado carburador da marca Kei-Hin original do motor, sem retrabalho, entregue junto com o motor.
- IX Por questão de segurança é proibido acionar a borboleta do carburador manualmente, por qualquer razão. Se houver esta necessidade para tirar o kart do traçado, o piloto não poderá fazê-lo por espaço maior que a distância entre duas curvas, devendo tirar o kart do traçado o mais rápido possível. Não será permitido inclusive levar o kart até o Parque de Manutenção ou Parque Fechado.

Artigo 40 – 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 Tomada de Tempo ou Prova 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- 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 travante ou não e contraporca caso não. Porcas do tipo “Parlock”, Castelo ou qualquer tipo de porca auto-travante serão aceitas. Na categoria F4, poderá ser utilizado o sistema de travamento de lastro do tipo engate rápido, completos com um engate por haste vertical. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica. A incorreta fixação de lastro, intencional ou não, causando sua queda no traçado, pode causar desclassificação e multa prevista em tabela, por questão de segurança.
- 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 o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto, será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções. Do momento em que o piloto receber a bandeirada ao final de qualquer prática até a execução da pesagem, o piloto não poderá ingerir qualquer tipo de alimento ou beber qualquer líquido. Também estará proibido de molhar sua indumentária ou realizar qualquer outra ação que adicione massa ao conjunto kart+piloto, podendo ser desclassificado em qualquer um destes casos.

Artigo 41 – Do Chassi: Chassis homologados CBA, homologados FIAKarting e CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologados FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologados FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) serão utilizados conforme a categoria, respeitando-se as características constantes das Fichas de Homologação e os Regulamentos de homologação:

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete somente serão autorizados os chassis homologados CBA para estas categorias e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de chassi homologado CBA - Grupo 3, e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizados chassis homologados CBA, homologados FIAKarting e CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizados chassis homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA, homologados FIAKarting autorizados CBA e homologados FIAKarting, e o intercâmbio de peças entre eles.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de chassis homologados CBA ou homologados FIAKarting E CBA e o intercâmbio de peças entre eles, sendo proibido o uso de qualquer

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



chassi ou componente de chassis proveniente de chassis homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA, bem como suas peças;

- I 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 F4, e Shifter-Kart, 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;
- II Será permitido o uso de tubos de reforço internamente aos tubos principais do chassi, entre os mancais do eixo traseiro e a região de fixação do motor, com no máximo 250mm, vazados para permitir a medição com trena, em material metálico, plástico ou material compósito ("composite")
- III Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou material compósito ("composite"), do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias Mirim e Cadete o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). 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 10,0 mm de diâmetro, e 1 furo de 35mm de diâmetro para acesso à porca de fixação da coluna de direção ao seu mancal. O assoalho deverá ser obrigatoriamente fixado ao chassi por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas. O assoalho, ao ser apoiado em uma superfície plana, desmontado do chassi, deverá apoiar-se em toda a sua área sobre esta superfície (a não ser que haja deformação não intencional), exceção feita às abas laterais (em relação ao eixo longitudinal do kart) de limitação do movimento dos pés.
- IV Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- V As rodas, com ou sem parafusos, deverão ser devidamente identificadas com a marca do fabricante de um chassi homologado.
- VI Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro. A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado, devendo ser obedecidas as normas FIAKarting, 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, exceto a bucha de direcionamento da coluna.
- VII O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa em posição que garanta que o piloto fique protegido dos elementos móveis em todas as categorias. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o da corrente e coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial, plástico ou material compósito ("composite"), sendo fixados em dois ou mais pontos, ou ainda seguindo padrão FIAKarting (deverá proteger o topo e os dois lados de toda a extensão superior da corrente, coroa e pinhão, e as laterais deverão se estender até o plano passando pelo centro do eixo traseiro. Se for usado desta forma o protetor de pinhão homologado com o motor poderá ser removido). Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitida somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame. O uso de protetores laterais para a coroa é permitido, desde que seja fabricado em material

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



plástico ou compósito.

- VIII Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
 - 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.
- IX Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- X Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, uma das peças do protetor de corrente ou o conjunto completo estiver solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- XI 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.
- XII O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para as categorias Mirim e Cadete, cinco litros para o Grupo 3 e de no mínimo oito e no máximo dez para as demais categorias, 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, parcial ou 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 e/ou translúcidos. Será permitido colocar adesivos no tanque, desde que não ocupem mais do que 40% da área visível dele, e aplicados somente em suas faces laterais. 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 anti-retorno (“one way”). Deverá ser fixado ao chassi através de manípulo para facilitar a remoção imediata, quando solicitado. A ausência do manípulo e sua substituição por qualquer outro método de fixação poderá resultar na desclassificação da tomada de tempos ou prova/bateria/corrida ou similar, durante a vistoria posterior, ou impedimento de participação destas, se percebido por Oficial de Prova, antes.
- XIII Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, do chassi ao banco, 2 de cada lado. Nas categorias Mirim e Cadete, os tensores não poderão ser

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



reguláveis.



- XIV Será permitido o uso de tensores reguláveis entre o suporte do mancal de rolamento soldado ao chassi e as longarinas do quadro, no máximo um por longarina. Proibido para chassis Cadete e Grupo 3.



- XV Será permitida a utilização de somente uma bucha (“contra-cubo”) de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi. Nas categorias Mirim, Cadete e Mini este artifício não poderá ser utilizado. Estas peças deverão ser fabricadas em alumínio ou magnésio, possuir largura máxima de 20mm, e seu diâmetro não poderá ser superior a 150mm. Como forma de auxílio para manter a chaveta do suporte do disco de freio ou de corôa (nos casos em que esta estiver posicionada internamente aos mancais de rolamento) em posição, uma braçadeira metálica poderá ser usada, com largura máxima da fita de 10mm.
- XVI A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim, Cadete e Mini e 140 cm para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- XVII Será proibido o uso de rolamentos com qualquer componente fabricado ou possuindo tratamento em cerâmica.
- XVIII O eixo deverá ser fabricado em material ferroso e magnetizável, não podendo apresentar emendas ou costura. A marca do fabricante de um chassi homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA, de acordo com a categoria do piloto, deverá estar sempre visível. A responsabilidade pela manutenção da marca será exclusiva do piloto. O eixo deverá ainda ter as dimensões MÍNIMAS

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



da tabela FIAKarting:

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

- XIX Proibido o uso de cubos de roda desprovidos de rolamentos (traseiros com diâmetro interno de 40, 50 mm ou similares) para fixar as rodas dianteiras às mangas de eixo dianteiras, com o auxílio de adaptadores providos de rolamentos, com diâmetros externos adequados aos cubos em questão para as categorias Mirim, Cadete, Mini e F4.
- XX Insertos tubulares plásticos dentro do eixo serão permitidos somente na região dos mancais traseiros e cubos traseiros, com uma máxima protrusão de 2cm de cada lado.
- XXI Placas de reforço dos suportes de mancal traseiro podem ser feitas em material metálico magnetizável, plástico ou material compósito ("composite").
- XXII É proibido o uso de qualquer peça fixada a qualquer um dos cubos de roda com o objetivo de refrigerar, através de ventilação forçada, pneus ou discos de freio.
- XXIII Em todos os casos em que as peças devam ser marcadas (marca do fabricante, número de homologação, etc), em que esta estiver danificada ou ausente, ou houver dúvida de sua procedência (possível falsificação), um representante da marca poderá ser chamado para ajudar a identificar a peça como sua. Se não houver representante da marca da peça em questão, o piloto poderá ser desclassificado por irregularidade técnica.

Artigo 42 – Dos Freios: Freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologados FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologados FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) serão utilizados conforme a categoria.

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete somente serão autorizados os freios mecânicos que compõe os chassis homologados CBA para estas categorias, podendo ser intercambiados como conjuntos completos. O disco de freio deverá ser em ferroso e magnetizável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160,0mm e espessura mínima de 4,0mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de freios hidráulicos homologados como freios dianteiros de conjuntos homologados CBA ou específicos, que sigam as dimensões especificadas no Regulamento de Homologação para o Grupo 3

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA, homologados FIAKarting autorizados CBA e homologados FIAKarting.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de freios homologados CBA ou homologados FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer freio homologado FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

- I Os freios deverão ser comandados por um só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, com exceção para a categoria Shifter-Kart, em que os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras. Devem ser acionados por um sistema hidráulico ou mecânico conforme a categoria, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro,
- II O disco de freio deverá ser em material ferroso e magnetizável, com tolerância por desgaste de 1,0 mm na espessura e 1,5 mm no diâmetro externo (conforme Ficha de Homologação), em relação à dimensão especificada na ficha de homologação.
- III Os freios devem ser usados conforme as Fichas de Homologação, sempre como um conjunto completo, isto é, pinças ("cálipers"), discos, cilindros de acionamento, mangueiras, pastilhas e regulador de pressão, não sendo permitido sob hipótese alguma a mistura de componentes de conjuntos de homologações diferentes.

Artigo 43 – Da Carenagem: Deverá ser composta por dois Painéis Laterais, pelo Painel Dianteiro (bico) e pelo Painel Superior Dianteiro (gravata), seguindo homologação CBA, FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) e serão utilizados conforme a categoria.

Presilhas do Painel Dianteiro (Bico) serão de livre procedência para todas as categorias

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete será obrigatório o uso de carenagens conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete;

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de carenagens conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizadas peças de carroceria homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA ou homologadas FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizadas peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA, homologadas FIAKarting autorizados CBA e homologadas FIAKarting.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de peças de carenagem homologadas CBA ou homologadas FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer componente proveniente de conjuntos homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

- I Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painel Dianteiro (Bico) tipo RETRÁTIL

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

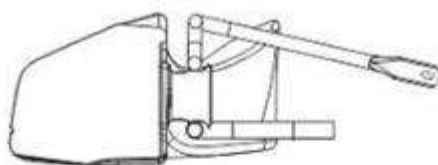
FIAKarting. Em todos os casos, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Regulamento Desportivo da FIAKarting e nos termos previstos no desenho técnico nº 2.2.1 transcrito e adaptado.

- II O painel frontal deverá estar em posição correta em qualquer momento da Tomada de Tempos e Provas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2.2.1 da CIK. A sua inconformidade ficará sujeita às penalidades previstas no inciso VII, Parágrafo Primeiro, do artigo 23 deste regulamento.

Desenho Técnico nº 2.2.1

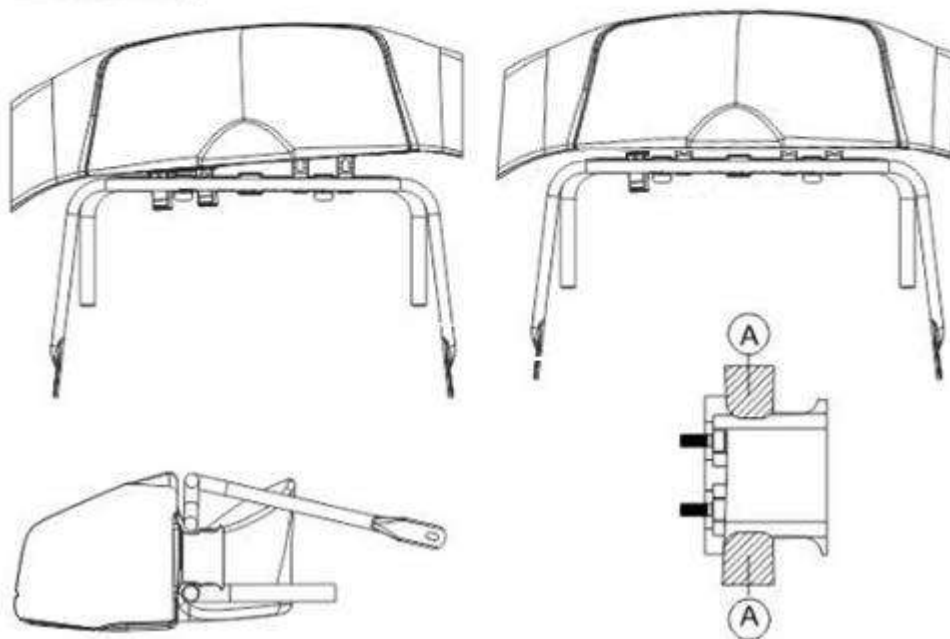
Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

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



- III Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIAKarting, sob pena de desclassificação do piloto infrator. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentado recolocar um

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

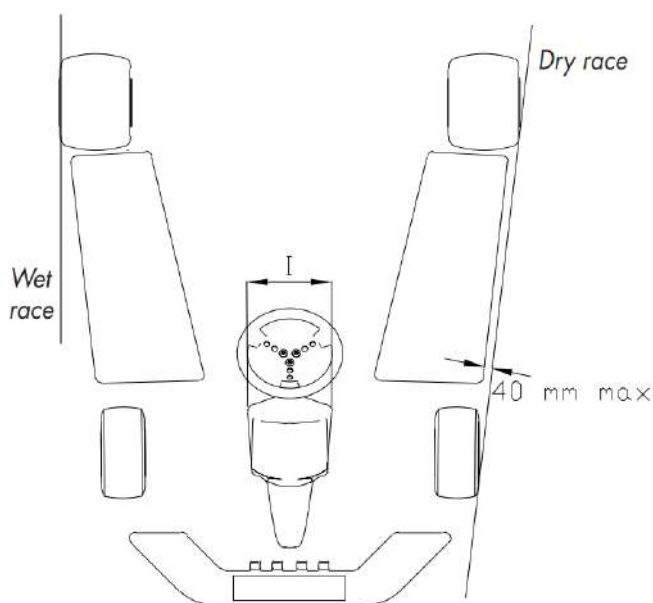
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será excluído do evento.

- IV Será proibido o uso de quaisquer ferramentas para a armação e o desarme das duas garras do painel frontal previstas na ficha de homologação.
- V Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado, furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariada.
- VI A largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto “eixo” dianteiro.
- VII A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas FIA Karting, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.
- VIII O Painel Lateral não poderá ultrapassar a altura de 280,0mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro da linha delimitada pelos pneus dianteiro e traseiro em pista seca (ou no máximo a 40mm desta), ou pela linha perpendicular ao pneu traseiro em pista molhada, conforme diagrama abaixo:



- IX O Painel Superior Dianteiro (Gravata) não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50,0mm entre o painel e o volante, e não

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.

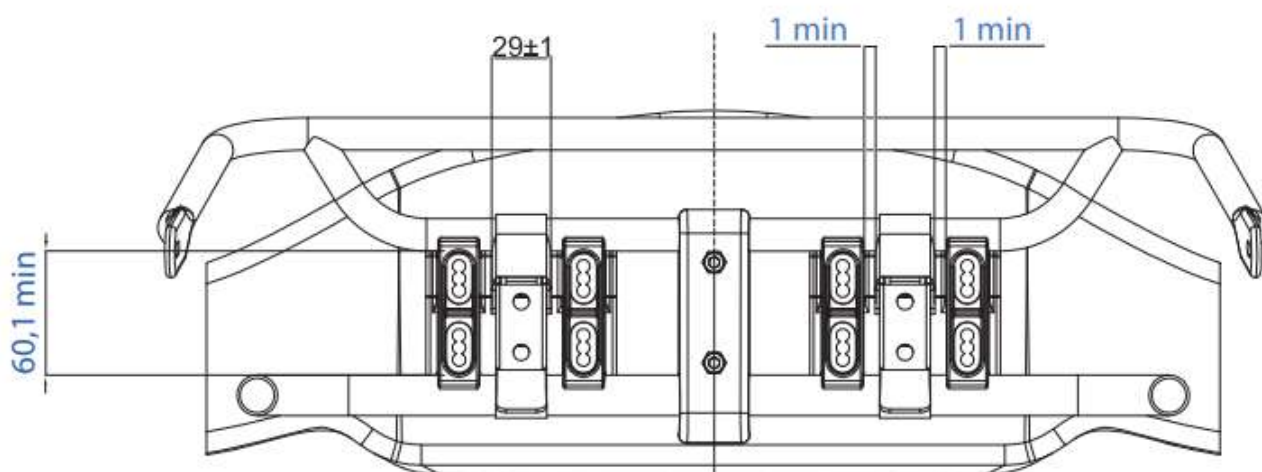
- X Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes ou parte deles se desprender, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
 - 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.
- XI Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- XII Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- XIII Para as categorias F4, poderá ser utilizada em corridas de longa duração outro modelo de carenagem, desde que devidamente autorizadas pela CBA.
- XIV Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação do painel frontal. Será permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
- XV Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
- XVI Será permitido o intercâmbio das peças carenagens homologadas dentro de suas categorias.
- XVII O bico deve ser posicionado de maneira a não ultrapassar a altura das rodas dianteiras. Uma única saída de ar será permitida, e produzida originalmente pelo fabricante, com diâmetro máximo de 12 mm, localizada na face posterior da peça (face dos “retráteis”). Conforme atualização do Desenho Técnico FIAKarting 2.2:
- a) As garras metálicas deverão ter largura de $(29,0 \pm 1,0)$ mm, sem considerar as dimensões dos pinos ou rebites;
 - b) Deverá haver pelo menos 1mm de distância entre cada garra e o retrátil padrão FIA ou CBA
 - c) A distância MÍNIMA entre os dois para-choques deverá ser de 60,1mm NO MÍNIMO, sem dimensão máxima.
 - d) A distância entre qualquer ponto de qualquer para-choque e o Painel Dianteiro deve ser de, no mínimo, 27mm.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Artigo 44 – Do Para-choque Traseiro: : Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro homologado CBA, homologado FIAKarting E CBA (fabricados no Brasil e homologados nas duas instâncias), homologado FIAKarting autorizados CBA (importados, com representantes reconhecidos pela CBA) ou homologado FIAKarting (sem autorização explícita pela CBA) e serão utilizados conforme a categoria.

Parágrafo Primeiro: Para as categorias Mirim e Cadete será obrigatório o uso de para-choques traseiros e peças conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete;

Parágrafo Segundo: Para a categoria Mini será obrigatório o uso de para-choques traseiros e peças conforme homologação CBA - Grupo 3/Cadete

Parágrafo Terceiro: Para as categorias OKNJr, OKN, Novatos, OKN Master, Sênior AM, Sênior Pro, Super Sênior, Grand Super Sênior e Sênior 60+ poderão ser utilizadas para-choques traseiros e peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA ou homologadas FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Quarto: Para as categorias Shifter-Kart, OK e OKJr sorteado poderão ser utilizadas para-choques traseiros e peças homologadas CBA, homologadas FIAKarting E CBA, homologadas FIAKarting autorizados CBA e homologadas FIAKarting.

Parágrafo Quinto: Para todas as categorias F4 somente será autorizado o uso de para-choques traseiros e peças homologadas CBA ou homologadas FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer componente proveniente de conjuntos homologados FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

Parágrafo Sexto: Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.

I Será permitido o uso de abraçadeira plástica, cabo de aço semelhante ao usado no sistema do acelerador ou gancho (sujeito à aprovação do Comissário Técnico), exclusivamente como item de segurança, de modo a impedir que o para-choque, mesmo quando solto, se arraste pelo solo. Será



expressamente proibida a sua utilização, com o objetivo de fixação do para-choque.

- II Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o para-choque traseiro ou qualquer de suas partes desprender-se, soltar-se (pendente de avaliação de Comissário Técnico) ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:
 - a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
 - 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.
- III Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas nas alíneas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.
- IV Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da Tomada de Tempo ou Prova, qualquer um dos componentes ou parte do para-choque traseiro estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.
- V Nas categorias para as quais estas peças foram homologadas (Mirim, Cadete e Mini) a distância entre o para-choques traseiro e a roda traseira deverá situar-se dentro dos parâmetros técnico e de homologação CBA, isto é, mínimo de 15mm e máximo de 50mm. A distância máxima do parachoques à roda traseira, se superior à máxima, pode permitir a sobreposição de rodas entre dois karts, neutralizando o efeito de proteção desta peça.

Artigo 45 – Do Combustível:

- I Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 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 A origem do combustível (fornecido pela organização ou comprado pelo participante) deverá ser informada no Regulamento Geral e/ou no RPP do evento da Competição.
- IV Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento A QUALQUER MOMENTO.
 - a) Amostras poderão ser retiradas do tanque do kart, bem como aparelhos podem ser utilizados para analisar o combustível diretamente no tanque. As amostras poderão ser analisadas através de métodos físicos ou químicos, ou mesmo enviadas a laboratório. Desta forma, deverá sobrar no tanque ao final de cada atividade de pista pelo menos 0,5l de combustível. A não observância deste ponto causará a desclassificação do piloto.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- b) Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções para o piloto e seu Chefe de Equipe. Caso haja identificação de adulteração em laboratório, os custos da análise correrão por conta do piloto, e a desclassificação será lavrada a partir da liberação dos resultados por parte do laboratório.
- c) Quando uma amostra for enviada a laboratório, a CBA deverá colher 3 amostras, lacrá-las e identificá-las, devendo o Chefe dos Comissários Técnicos (ou membro do CNK) e o Chefe de Equipe assinar os rótulos. 1 amostra ficará em poder da Equipe, 1 sob guarda da CBA e 1 será enviada ao laboratório, juntamente com uma amostra da gasolina distribuída no ponto de abastecimento para a categoria em questão. A negação de assinatura por parte do Chefe de Equipe implicará na assunção de adulteração, consequente desclassificação do piloto e demais punições previstas a este e ao Chefe de Equipe.

Artigo 46 – Dos pneus: Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, FIAKarting, ou ainda autorizados pela 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 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.
- III A quantidade de pneus para um evento e as normas do seu uso deverão ser determinadas pelo Regulamento de cada competição.
- IV Será proibido o uso de pneus recauchutados.
- V Será proibido o uso de válvula de controle automático de pressão.
- VI A montagem dos pneus poderá ser obrigatoriamente efetuada em local pré-determinado, e acompanhada por um membro da Comissão Técnica.
- VII 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 47 – Da identificação: A numeração dos karts deverá estar obrigatoriamente localizada na parte

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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 (adesivos metalizados, dourados, ou de qualquer outra cor que não AMARELA não serão aceitos, sujeitando o infrator às penalidades previstas para irregularidades técnicas), com números de 150,0mm de altura e traço de 20mm, na cor preta (números que não sigam estas especificações não serão aceitos, sujeitando o infrator às penalidades previstas para irregularidades técnicas, pois configuram tentativa de ludibriar ou prejudicar o trabalho dos Comissários Desportivos e Técnicos) . 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 Mirim;
- b) C para Cadete;
- c) MN para Mini;
- d) OKNJ para OKNJr;
- e) N para Novato;
- f) OKN para OKN;
- g) ONM para OKN Master;
- h) SAX30 para Sênior-Am X30;
- i) SPX30 para Sênior-Pro X30;
- j) SS para Super Sênior;
- k) GSS para Grand Super Sênior;
- l) S60 para Sênior 60+;
- m) F4J para F4 Júnior;
- n) F4N para F4 Novato;
- o) F4G para F4 Graduado;
- p) F4S para F4 Sênior;
- q) F4SS para F4 Super Sênior;
- r) F4GSS para F4 Grand Super Sênior;
- s) FS60 para F-4 Sênior 60+;
- t) SKG para Shifter-Kart Graduado;
- u) SKS para Shifter-Kart Sênior;
- v) SKSS para Shifter-Kart Super Sênior
- w) OKJ para OK Júnior;
- x) OK para 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 do registro 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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

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

Artigo 48 – Da Manutenção: Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

- I Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar 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.

Parágrafo Único: Nos treinos livres oficiais com tempo inferior a 15 minutos, poderá não ser permitida a manutenção, conforme Regulamento da Competição.

- 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 do motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.
- 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 49 – 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, homologado CIK registrado na CBA, inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

Artigo 50 – Dos Acessórios: Será terminantemente proibido nos treinos classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como: de telemetria, de radiocomunicação, telefone celular, *smartphone*, *tablet*, ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor. Será também proibido o uso da câmera de filmagem fixada no capacete ou qualquer outra parte do corpo, assim como o uso de apêndices para fixação de câmeras nos karts, sendo permitida a fixação direta da câmera ao kart com suporte curto ou articulado (sujeito à aprovação prévia dos Comissários Técnicos).

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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, de medição de temperatura da água, de temperatura dos gases, e de velocidade, ligados através de sensores.

Parágrafo Único: Durante os treinos livres será permitida a utilização de medidores de temperatura de pneus, e de temperatura de freios, ambos ligados através de sensores.

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

Artigo 51 – Das Categorias Mirim – M e Cadete – C

- I Motor – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
- a) O volume da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de responsabilidade e escolha do fornecedor de motores.
 - b) No cabeçote será permitido o faceamento para a equalização do volume, bem como o polimento dos dutos de admissão e escape.
 - c) Será permitido o polimento 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 3,0mm.
 - 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, ambos completos.
 - q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.

NOTA: qualquer outra alteração, por parte dos fornecedores de motor sorteado, que tenha por objetivo melhorar a durabilidade dos motores ou permitir melhor equalização deverá ser previamente negociada e aprovada pelo CNK, antes de aplicada.

- II Mesa e garras de motor – Mesa do fornecedor de motor. Obrigatório o uso de 2 garras de motor, em material metálico (magnetizável ou alumínio. Proibido o uso de magnésio).
- III Embreagem – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- IV Carburador – Será permitida 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. As empresas fornecedoras de motores sorteados podem realizar alterações nos carburadores com o objetivo de equalizar o desempenho entre as unidades motrizes.
- V Filtro – Será obrigatório o uso de filtro padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.
- VI 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.
- VII 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 BR8ES
 - b) NGK BP5ES
 - c) NGK BP6ES
 - d) NGK BPR6ES
 - e) NGK BPR7ES
 - f) DENSO W20EP-U
 - g) DENSO W20EPR-U
 - h) DENSO W22EPR-U

NOTA: o Fornecedor de Motores Alugados pode a seu critério determinar, em seus motores, o uso de vela de marca e especificação única.
- VIII Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIAKarting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
 - a) Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
 - b) Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.
- IX Chassi – Deverá ser homologado CBA. Os tubos deverão ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
 - a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - b) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete.
 - c) Mangas de eixo:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



I. Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

II. O posicionamento das mangas dentro do "U" será livre.

III. Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

- d) Será admitido o uso de arruelas "secas" (sem mancal deslizante, esfera, ou similar) nas categorias acima, sem modificação dos "U"s de manga, que devem permanecer como homologado.
- e) Rodas: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.
- f) Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- g) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
- h) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
- i) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
- j) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea i) deste inciso.

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

Parágrafo Único: Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.

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

XII Em nenhum momento deve haver saída de ar falsa por qualquer parte do escapamento. Teste de estanqueidade fecha-se a saída e pressuriza-se a entrada, sem nenhum escape perceptível.

XIII Peso – O peso do conjunto piloto + kart deverá ser de no mínimo:

- a) Mirim: 102 kg;
- b) Cadete: 106 kg.

OBS: se as duas categorias largarem juntas (por falta de concorrentes em número suficiente em uma das duas, por exemplo) o peso da Mirim passará a 106 kg, para fins de equalização de desempenho.

XIV Relação – Pinhão de 20 dentes, e coroa a ser definida no Regulamento Particular de Prova. Passo

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

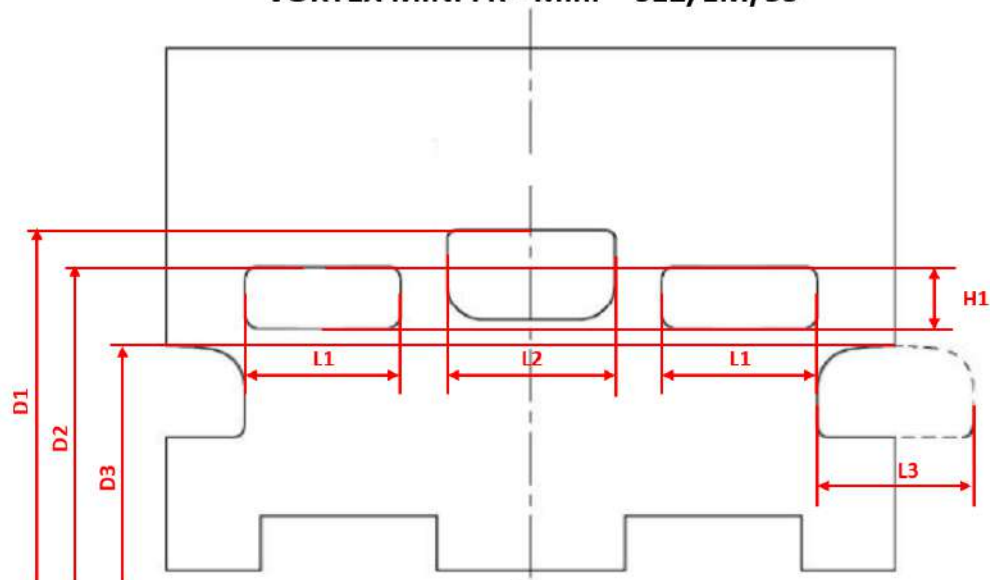
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

219.

Artigo 52 – Da Categoria Mini – MN:

- I Motor – Vortex Mini FR autorizado CBA, monocilíndrico, 60cc, refrigerado a ar, dotado de partida elétrica. São proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas.
- II Todas as peças do motor deverão ser Vortex originais sem retrabalho (sem retirada ou adição de material, a não ser o necessário para troca de medida de pistão e retífica da camisa). Qualquer tratamento, superficial ou não, como Diamond-Like Carbon (DLC), é proibido.
- III Diagrama do Cilindro e Medidas de Janelas: deverá se enquadrar nas medidas a seguir:

VORTEX MINI FR - Mini – 012/EM/99

L1	20,7 (+ 0,4 a - 0,2) mm
L2	28,0 (+ 0,1 a - 0,2) mm
L3	26,0 (+ 0,1 a - 0,2) mm
H1	9,0 ± 0,2 mm
D1 (Escape)	156,0 (+ 0,0 a - 2,0)°
D2 (Transferência)	116,0 (+ 0,0 a - 2,0)°
D3 (Admissão)	144,0 (+ 0,0 a - 2,0)°

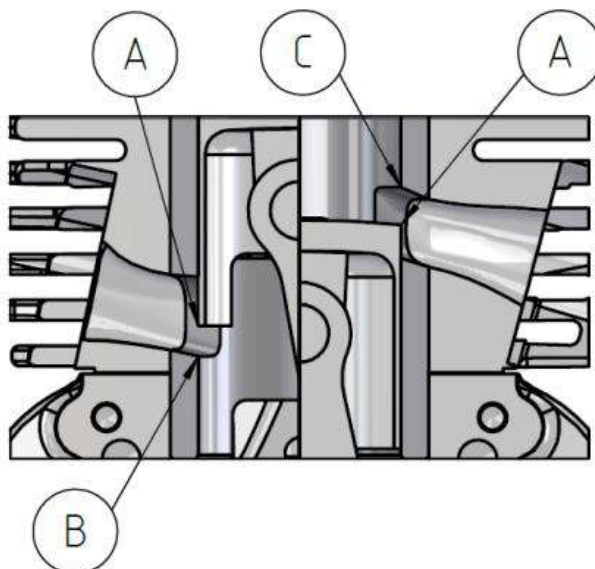
- a) Durante o ciclo de um motor dois tempos tipo piston-port, todas as funções das janelas de admissão e escape (ou exaustão) são controladas somente pelo pistão, que fecha ou abre completamente as janelas, conforme se movimenta para cima ou para baixo. Desta forma, o ângulo do diagrama deve ser medido pouco antes de o pistão ter fechado a janela de admissão ou aberto a janela de escape. As medições devem ser feitas bem nos limites da saia do pistão (A) e das arestas inferior (B) ou superior (C) das janelas relevantes com a lâmina de medição apropriada (D).

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

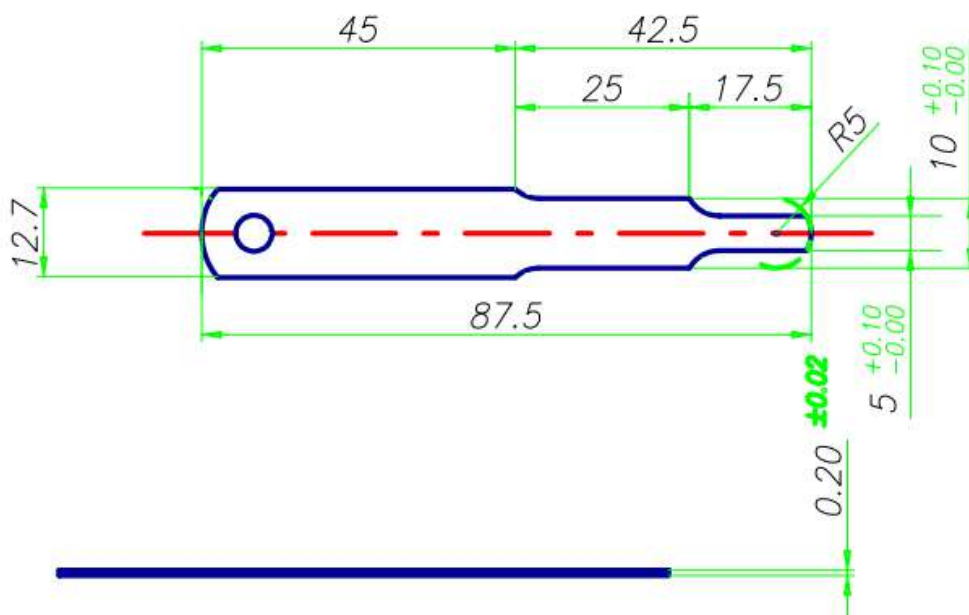
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- b) De modo a possibilitar uma medição mais acurada, a lâmina de medição de diagrama, com largura de 5 mm e espessura de 0.20 mm (desenho abaixo), deve ser usada para determinar o início e o fim das medições.



- c) Admissão: a lâmina (D) será colocada, a partir do exterior da janela de admissão, no ponto mais baixo (B) da parte plana da aresta da janela (em verde). A medição é realizada pressionando-se levemente a lâmina (D) com a aresta do pistão (A). O virabrequim será girado até o ponto morto superior (TDC, ou PMS) até que a aresta do pistão (A) pressione levemente a lâmina (D) novamente,

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

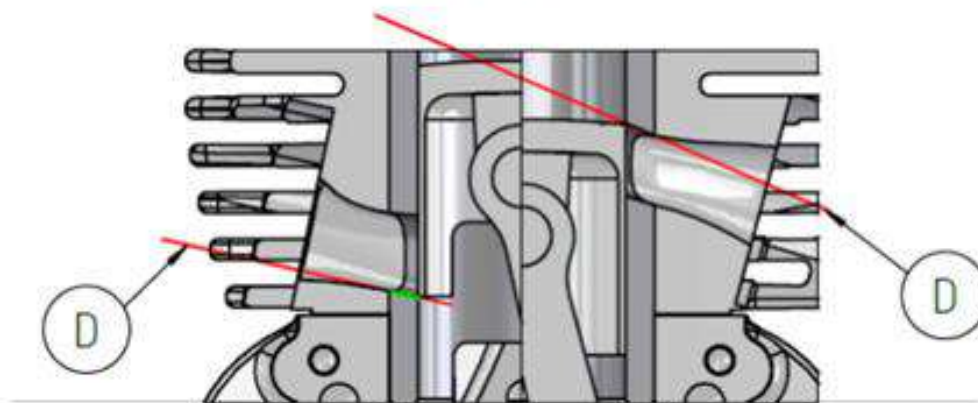
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

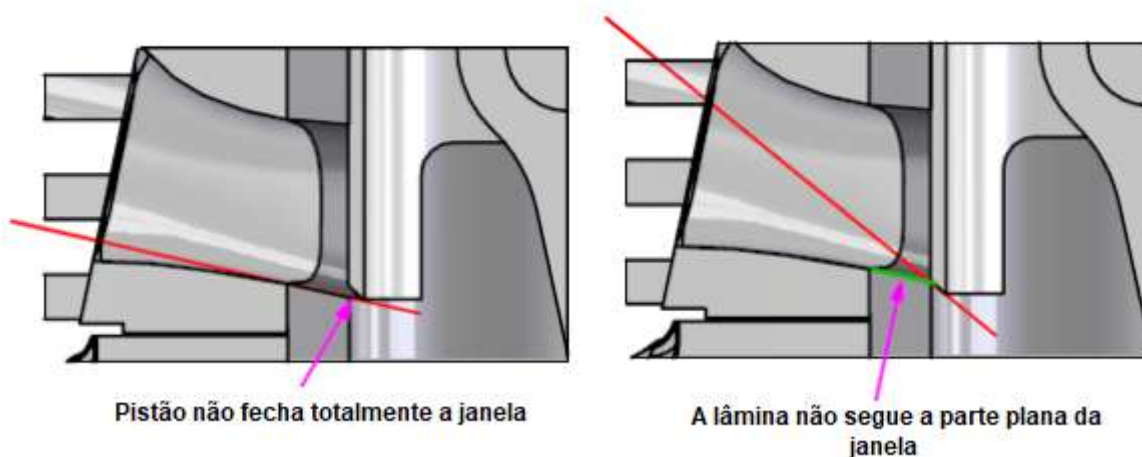
,o que completará a medição.

- d) Escape: a lâmina (D) será colocada no ponto mais alto da janela de escape (C). A medição é realizada pressionando-se levemente a lâmina (D) com a aresta do pistão (A). O virabrequim será girado no sentido horário até que a aresta do pistão (A) pressione levemente a lâmina (D) novamente, ,o que completará a medição.

Medição Correta



Medições consideradas incorretas



- IV Mesa de motor: livre. Obrigatório o uso de 2 garras de motor, em material metálico (magnetizável ou alumínio. Proibido o uso de magnésio).
- V Cabeçote:
- O retrabalho da rosca de assentamento da vela e a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.
 - Proibido alterar o perfil da câmara de combustão, que será checado com ferramenta específica.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



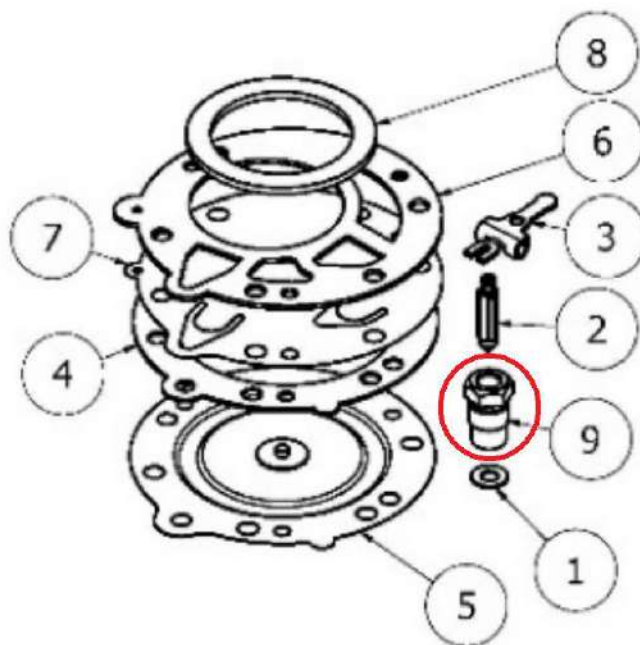
- c) O volume da câmara de combustão deverá ser de, no mínimo, 4,8 cc + inserto 2 cc (6,8 cc Min.).
- d) Squish: mínimo de 0,5 mm (chechado com fio de estanho de 1,5mm).
- e) Junta de cabeçote: autorizada, de espessura livre.
- VI Rolamento do virabrequim: tipo 6204 C4 marca livre, de esferas. Rolamentos cerâmicos e de rolos não são permitidos
- VII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo
 - a) NGK B9EG;
 - b) NGK B10EG;
 - c) NGK BR9EG;
 - d) NGK BR10EG;
 - e) NGK BR9EIX IRIDIUM;
 - f) NGK BR10EIX IRIDIUM.;
- VIII Carburador –Será permitido o uso de somente um carburador Tillotson HW-48A, sem alteração ou retrabalho no corpo (será checado com ferramenta específica) e conforme demais dimensões e características presentes na Ficha de Autorização CBA.
 - a) Reparos do carburador Tillotson HW-48A: relativo às peças numeradas de 1 a 9 da figura seguinte, especificadas nas páginas 3, 4 e 5 da Ficha de Homologação do carburador, disponível no site da CBA sob “Produtos Homologados”, as peças numeradas de 1 a 8 passam a ser de procedência livre, permanecendo a obrigatoriedade de peça exclusivamente original a Sede da Agulha, 36-A27, sob o número 9 na figura.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- b) Relativo às agulhas de regulação de alta e baixa, sob os números 43-1045 e 43-1046, descritas na página 5 da Ficha de Homologação do carburador, disponível no site da CBA sob “Produtos Homologados”, conforme o Boletim de Inspeção Técnica da ROK CUP 24-003: uma inconsistência nas medidas das peças acima, muitas delas superando as dimensões máximas acima, mesmo quando novas (estoque do representante). Estas diferenças, até o momento, foram percebidas na região das borboletas e não das agulhas. De qualquer forma, durante as vistorias, haverá comparação das peças utilizadas pelos vistoriados com as peças-padrão de posse da organização, e não serão toleradas quaisquer modificações na região das agulhas, que efetivamente altera o funcionamento do motor (retirada ou acréscimo de material).

REF.39 - P. N° 43-1046
NEEDLE LOW SPEED



REF.38 - P. N° 43-1045
NEEDLE HIGH SPEED



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- IX Flange – original do motor, sem qualquer tipo de retrabalho (com checagem através de gabarito e comparação com peça-padrão).
- X Furo de passagem da mangueira do vácuo: original, sem qualquer tipo de retrabalho (inclusive diâmetro interno, que será checado contra peça-padrão)
- XI Coletor de Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme Ficha de Autorização, fornecida junto com o motor. Uso obrigatório de 1 única junta de escape original, com as dimensões constantes da Ficha de Autorização.
- XII Escapamento – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. A espessura das chapas poderá ser checada contra peça-padrão fornecida pelo fabricante. Desta forma, é proibido realizar qualquer tipo de retrabalho que altere qualquer característica de originalidade da peça, incluindo o lixamento, polimento, usinagem, limpeza, entre outras.
Dimensões conforme abaixo:



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

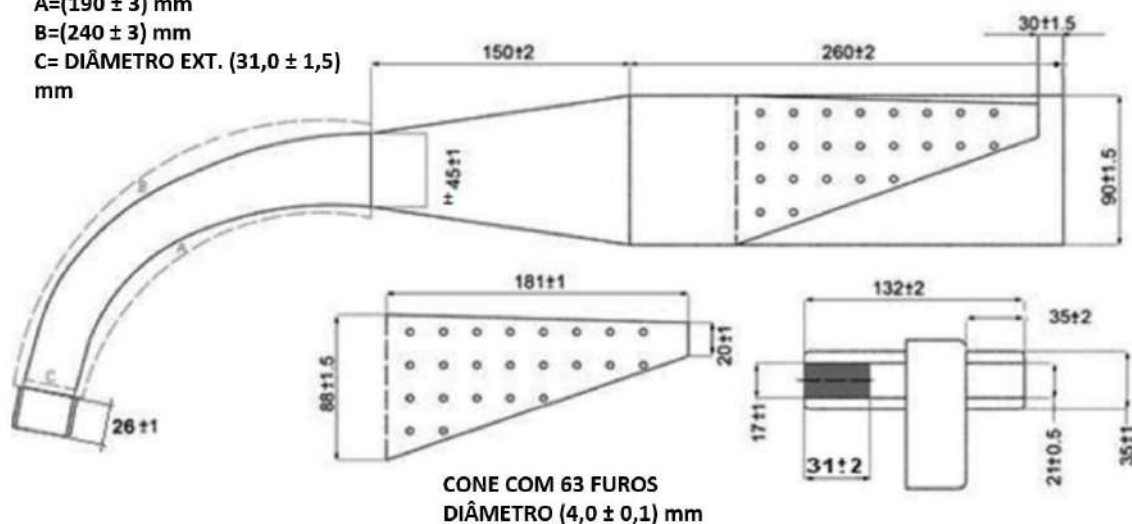
DIMENSÕES DO ESCAPAMENTO: SOLDAGEM INCLUÍDA

PESO DO ESCAPAMENTO: MÍNIMO DE 1,3KG, E MÁXIMO DE 1,45KG

A=(190 ± 3) mm

B=(240 ± 3) mm

C= DIÂMETRO EXT. (31,0 ± 1,5) mm



XIII Ponto central da fixação da sonda-lambda: porção superior do escape, (70,0 ± 10,0)mm a partir do limite da peça.

XIV Demais juntas

a) Juntas entre cilindro e cárter – livre respeitando os limites de diagrama da Ficha de Autorização.

b) Junta de fechamento do cárter (líquida) – livre procedência

c) As juntas de vedação na base do carburador/flange deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar "falsas" . A função de vedação deverá ser cumprida

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



por somente uma unidade de no máximo 2 mm, medida na sua maior espessura.

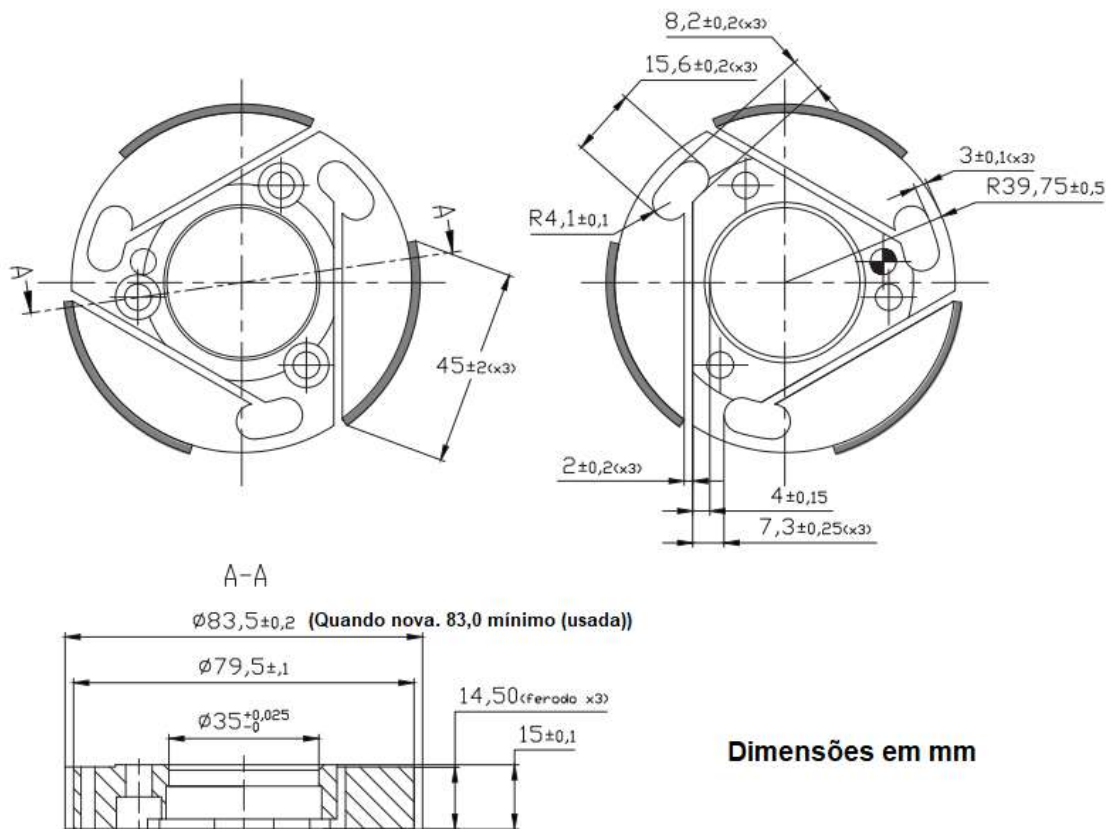
- XV Retentores – livre procedência, desde que sigam as medidas de 20X35X7, e na direção original (mola de retenção “para dentro”), originais sem qualquer tipo de retrabalho.
- XVI Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor conforme Ficha de Autorização CBA. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219. O uso da capa de proteção do pinhão (equipamento de segurança) é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado. É permitido retrabalho com o único objetivo de permitir o acesso para partida auxiliar externa.
- XVII Filtro (Intake silencer) – KG SHARK, homologação FIA N° 003-SI-78, autorizado CBA. Em caso de chuva a cobertura original deste modelo poderá ser usada.
- XVIII Ignição – Selettra PF5858, homologação FIA N° 034-IG-58, autorizada CBA.
- XIX Partida elétrica – Todos os componentes deverão ser originais Vortex, sem retrabalho.
- XX Bateria – Livre. Se for bateria de Lítio, o uso do BMS (Battery Management System) é obrigatório, pois sua ausência pode causar incêndios na bateria. A bateria deverá ser fixada em seu suporte original, do lado esquerdo do banco, obrigatoriamente fixada ao chassi. O uso da bateria é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.
- XXI Embreagem – conforme Ficha de Autorização, com todos os componentes, sem retrabalho, e com a campana livre de substâncias oleosas. DESENHO TÉCNICO FIA 3.4

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



XXII Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIAKarting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:

- Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
- Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.

XXIII Chassi – Homologado CBA Grupo 3.

- Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
- A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
- Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
- Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

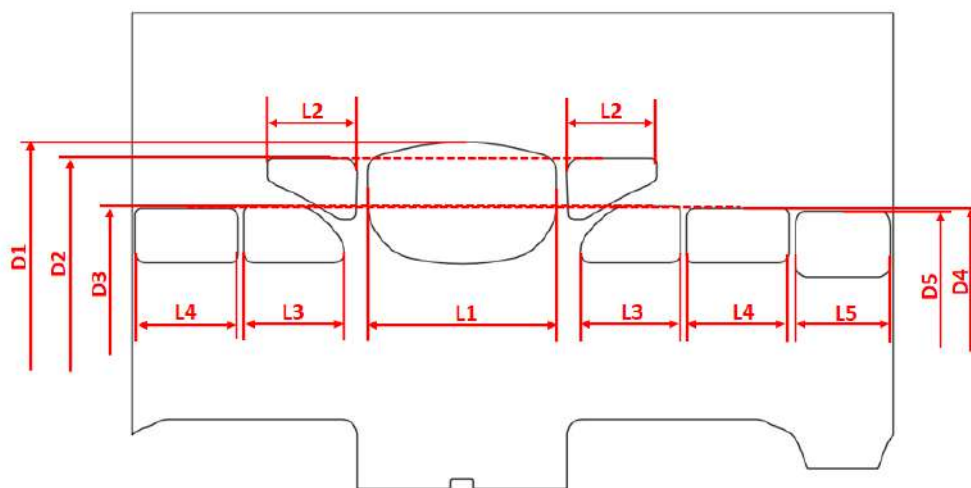
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- f) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
- g) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea f) deste inciso.
- XXIV Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de cordoalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).
- XXV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 110 kg.
- XXVI Tanque de combustível – Deverá ser central, original do chassi.

Artigo 53 – Da categoria OKNJr – OKNJ

- I Motor: IAME modelo REEDSTER 5 OKN, homologação FIA 040/EN/66, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória em peças pelo representante local da marca. O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

IAME REEDSTER 5 – OKNJr – 040/EN/66



D1	(174,0 ± 1,5)°
D2	(163,3 ± 1,5)°
D3	(127,3 ± 1,5)°
D4	(125,7 ± 1,5)°
D5	(122,5 ± 2,0)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
"passa-não-passa"

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

- II A leitura dos valores da figura acima serão sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores.
- NOTA 1: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número "3" (L3, D3, etc) possuem uma

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta.

nota 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número “2”, terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão (“5”), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela, conforme a figura a seguir:



III As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pela Empresa Homologante, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos:

- a) Cilindro: para o motor IAME modelo REEDSTER 5 OKN, homologação FIA 040/EN/66, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motor-referência disponibilizado pela Empresa Homologante.
- b) Pistões: serão autorizados apenas os pistões originais IAME dotados de anel em “L”, conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

Homologation N°

040-EN-66

Dessin du piston (dimensions principales sans tolérances) /
 Drawing of the piston (main dimensions without tolerances)

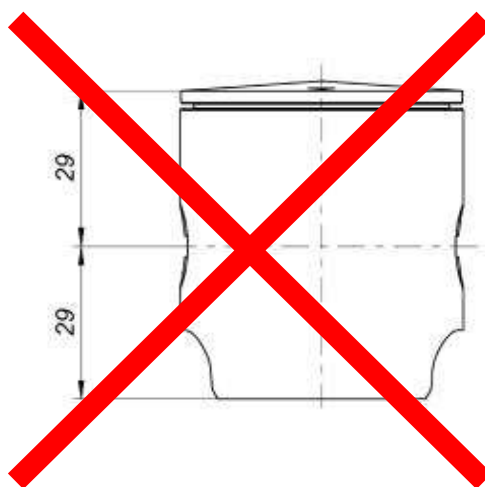
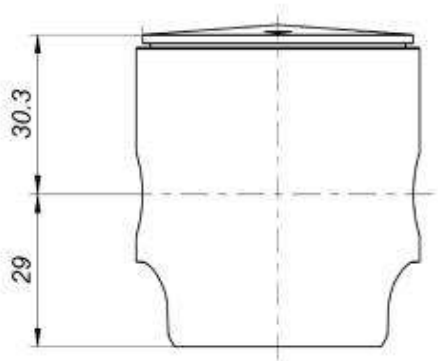


Photo du piston / Photo of the piston



- IV O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: **12,5cc (somando câmara e inserto)**, medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito CBA. Squish mínimo: **1,00mm**, medido com arame de 1,5mm. As duas medidas deverão ser atendidas, e são mínimas. Ex: Pode haver motores que, com volume de 12,5cc, apresentem squish superior a 1,00mm, assim como motores que, com squish de 1,00, apresentem volume superior a 12,5cc. Em qualquer caso o volume não poderá ser inferior a 12,5cc, nem o squish inferior a 1,00mm, num mesmo motor. O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento.
- V Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



- VI A troca da camisa do cilindro somente será autorizada se houver peça original da Empresa Homologante, e verificada pela empresa. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.
- VII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

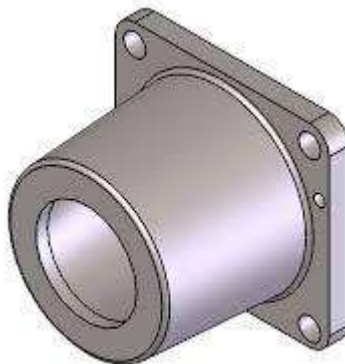
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Lista de especificações de velas PERMITIDAS:

- a) NGK BR9EG;
- b) NGK BR10EG;
- c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

- VIII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
- IX Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessura de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.
- X Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante, especificado para OKNJr (com restrição de saída padrão FIA Karting, Desenho Técnico 2.11):



- XI Será permitido o uso de apenas uma junta entre o cilindro e o espaçador de escape (peça de uso obrigatório) e entre este e o coletor de escape. Espessura das juntas: máximo 1,6mm, mínimo de 1,0mm. O espaçador deverá ser o original IAME para a função, sem retrabalho, conforme peça-modelo.
- XII Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

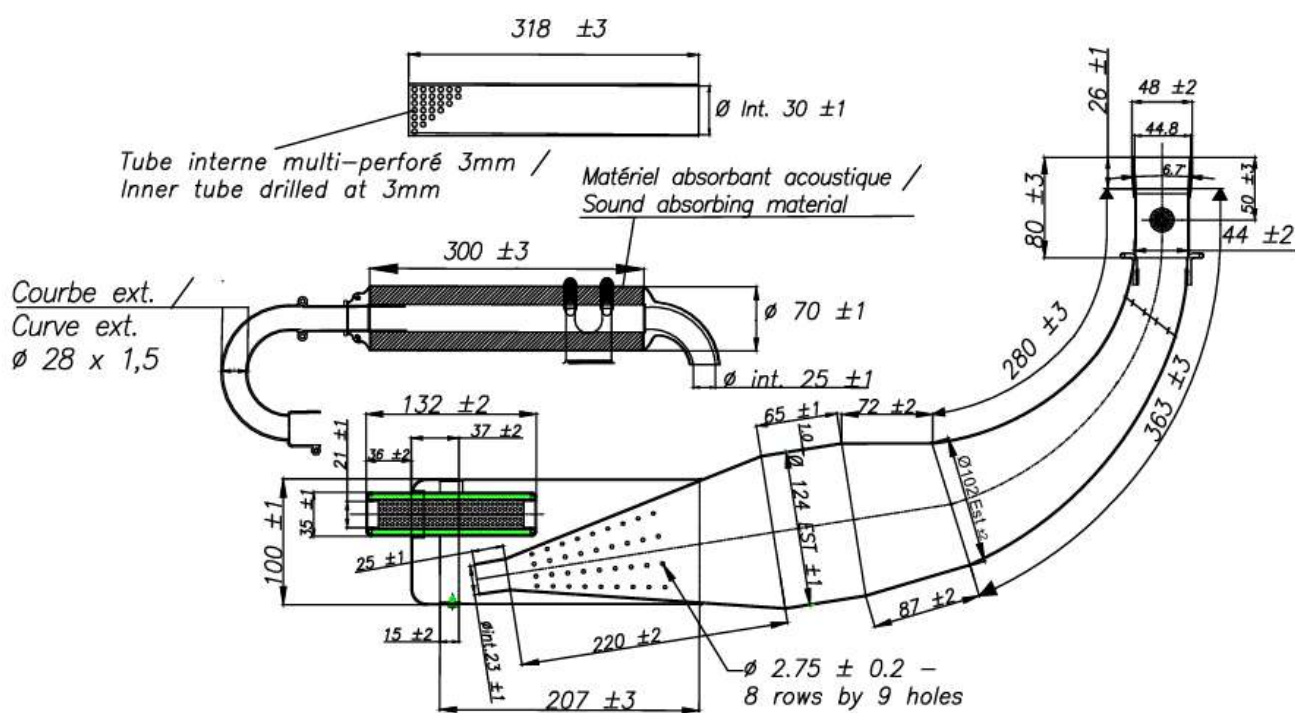
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



- XIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
- XIV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XVI Ignição – SELETTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
- XVII Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XVIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
 Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;
 Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.
- XIX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
 - a) OKNJr: 145 Kg.
- XX Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra J, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 54 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master - OKNM

- I Motor: TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória das peças pelo representante local da marca (cilindro 16/EN/27) O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

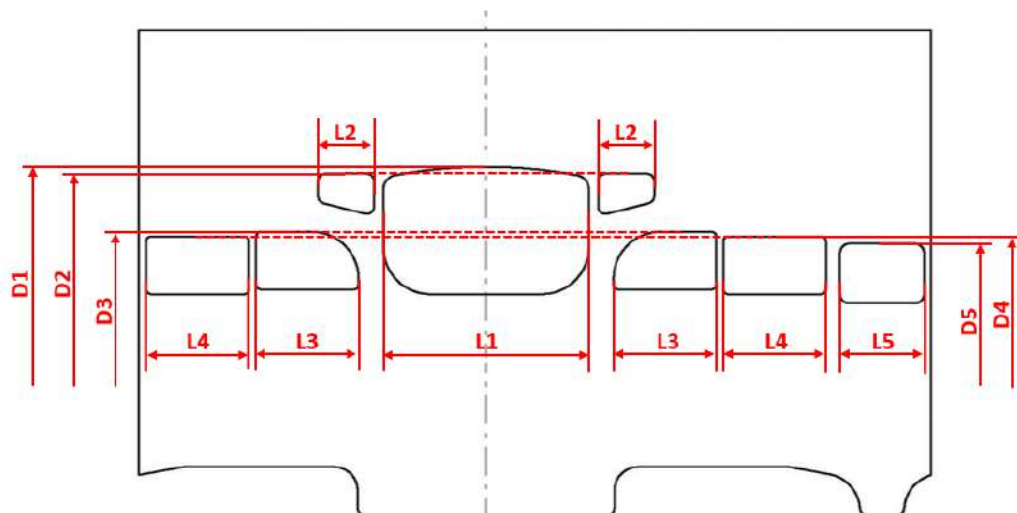
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

TM Kart S3 – OKN – 041/EN/03



D1	(171,0 ± 1,5)°
D2	(168,0 ± 1,5)°
D3	(128,0 ± 1,5)°
D4	(126,5 ± 1,5)°
D5	(124,5 ± 2,0)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
"passa-não-passa"

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

- II A leitura dos valores da figura acima serão sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores.

NOTA 1: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número "3" (L3, D3, etc) possuem uma curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta.

NOTA 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número "2", terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão ("5"), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela, conforme a figura a seguir:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- III As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pela Empresa Homologante, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos:
- a) Cilindro: para o motor TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36, exceção feita ao descrito no item VII. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motor-referência disponibilizado pela Empresa Homologante, exceção feita ao descrito no item VII
 - b) Pistões: serão autorizados apenas os pistões originais TM dotados de anel em “L”, conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

Homologation N°

041-EN-03

Dessin du piston (dimensions principales sans tolérances) /
Drawing of the piston (main dimensions without tolerances)

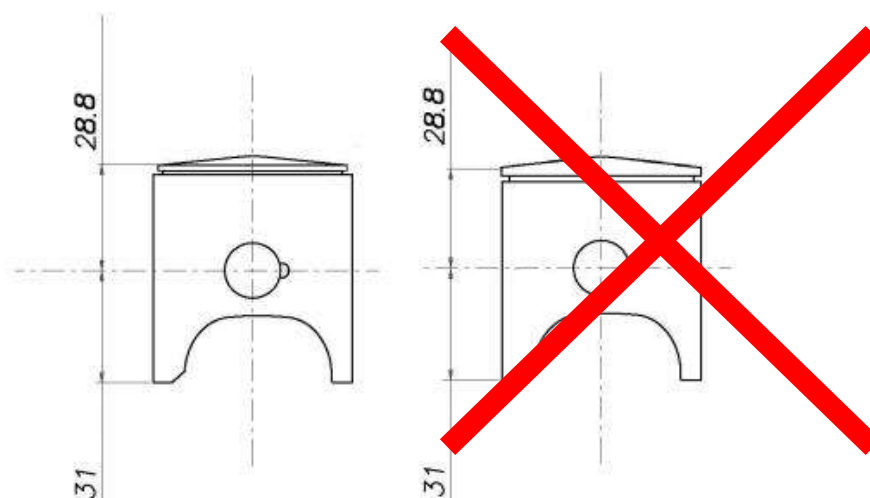
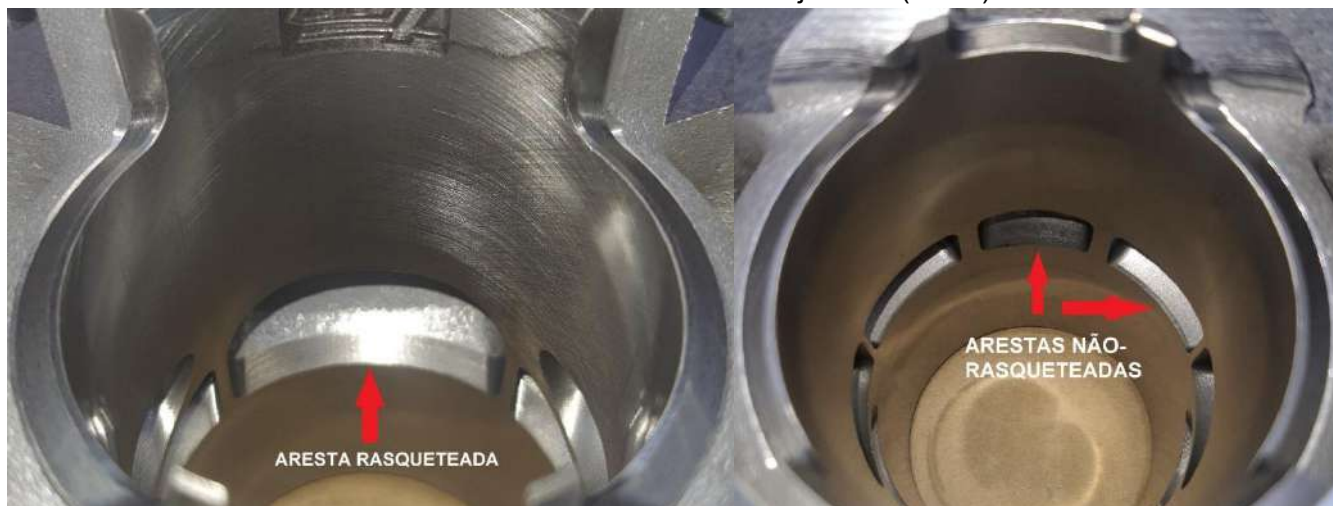


Photo du piston / Photo of the piston



- IV O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: **12,5cc (somando câmara e inserto)**, medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito CBA. Squish mínimo: **1,00mm**, medido com arame de 1,5mm. As duas medidas deverão ser atendidas, e são mínimas. Ex: Pode haver motores que, com volume de 12,5cc, apresentem squish superior a 1,00mm, assim como motores que, com squish de 1,00, apresentem volume superior a 12,5cc. Em qualquer caso o volume não poderá ser inferior a 12,5cc, nem o squish inferior a 1,00mm, num mesmo motor.
- O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento.
- V Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUTEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



- VI A troca da camisa do cilindro somente será autorizada se houver peça original do homologante, e verificada pela empresa. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.
- VII Dutos de escape (duto de saída dos gases de escape, considerando-se a porção em alumínio no cilindro: será permitido retrabalhar as porções do duto de saída, obedecendo aos limites especificados a seguir:
- a) O formato da projeção do duto de escape na superfície de fixação do flange do coletor de escape ou do espaçador não poderá ser alterado sob hipótese alguma (linha vermelha na figura a seguir), pois será checado com gabarito:



- b) O prolongamento das janelas de saída adjacentes à janela central de escape, denominadas boosters, **NÃO PODERÃO SER RETRABALHADAS SOB HIPÓTESE ALGUMA**. Existem linhas naturais de relevo no interior do duto de escape que definem estes prolongamentos e que **NÃO DEVEM SER ULTRAPASSADOS PELAS FERRAMENTAS UTILIZADAS NO RETRABALHO**, conforme as ilustrações abaixo:



REFERÊNCIA VISUAL



LINHA DE LIMITE DE RETRABALHO



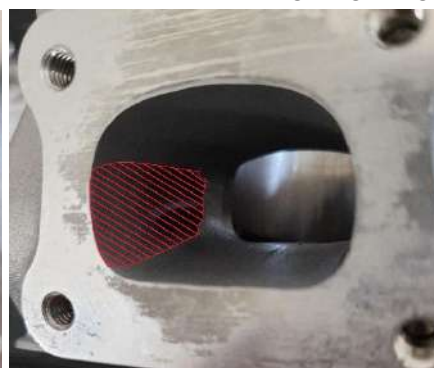
ÁREA DE RETRABALHO PROIBIDO



REFERÊNCIA VISUAL



LINHA DE LIMITE DE RETRABALHO



ÁREA DE RETRABALHO PROIBIDO

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

c) SOB NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A CAMISA DO CILINDRO, EM QUALQUER PARTE DO CONTORNO DA JANELA DE ESCAPE, PODERÁ SER RETRABALHADA, permanecendo o que foi descrito nos itens III e V do presente capítulo.

VIII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.

Lista de especificações de velas PERMITIDAS:

- a) NGK BR9EG;
- b) NGK BR10EG;
- c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

IX Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.

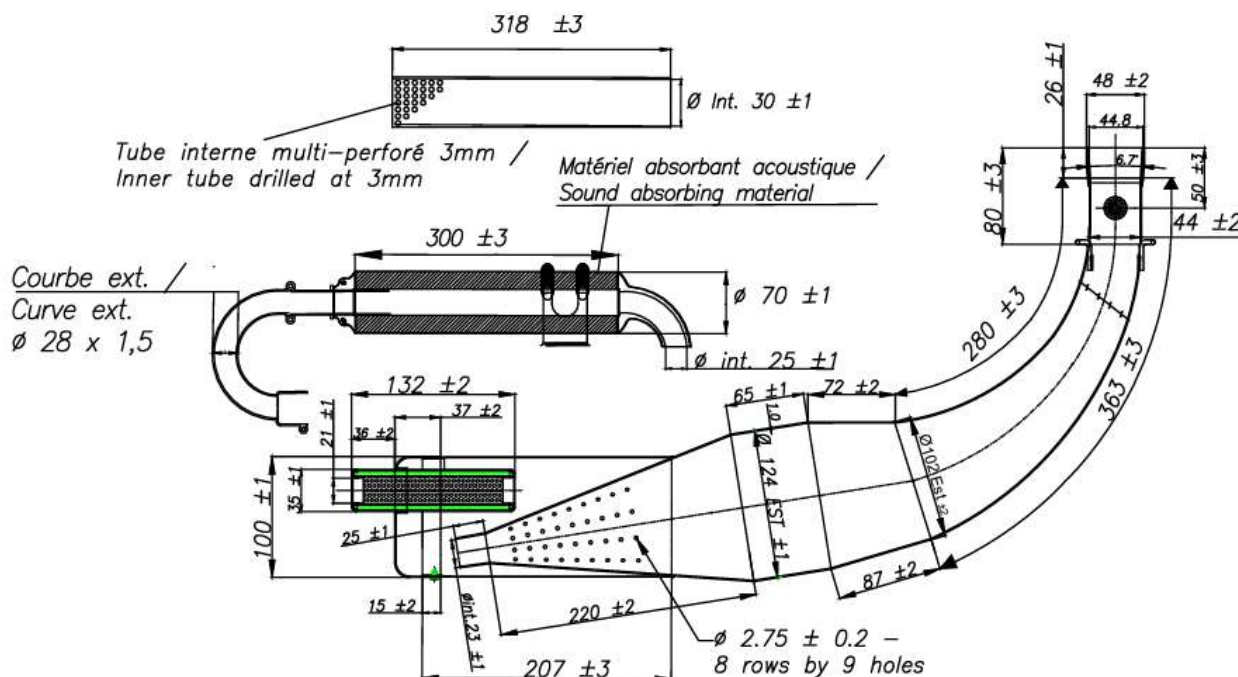
X Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessuras de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.

XI Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante.

XII Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



- XIII Não é usada junta entre o cilindro e o coletor de escape, ou entre o coletor de escape e o espaçador: estas peças são montadas com cola de junta. O uso do espaçador é OBRIGATÓRIO, e este deve se apresentar original, sem retrabalho, conforme peça-modelo.
- XIV Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
- XV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.
- XVI Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XVII Ignição – SELETTTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
- XVIII Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XIX Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
- b) Cubos de roda: livres.
- c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm

Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

- XX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
- a) OKN: 155 kg
 - b) OKNM: 169 kg
- XXI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OKN ou OKNM, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 55 – Das categorias Novato, Sênior Am X30 e Sênior Pro X30:

- I Motor – Autorizado CBA IAME X30 125cc RL-C TAG.
- a) Qualquer modificação no motor e seus acessórios é estritamente proibida, a menos que seja expressamente autorizada;
 - b) É considerada modificação qualquer ação que modifique o aspecto e/ou dimensões de uma peça original. Qualquer modificação e/ou instalação resultando na alteração de dimensão e/ou a possibilidade de medição é estritamente proibida. Polimento, lixamento, ajustagem ou usinagem são proibidos.
 - c) Qualquer tratamento térmico ou tratamento superficial adicional é proibido.
 - d) Somente peças originais IAME X30 125cc, e que sigam estritamente a Ficha de Autorização do motor (características técnicas, dimensões, pesos, diagramas, e respectivas tolerâncias prescritas pelo fabricante) serão permitidas, a menos que expressamente permitidas;
 - e) As ilustrações da Ficha de Autorização do motor são válidas para a identificação do motor e suas peças;
 - f) Os motores devem ser dotados de número de série;
 - g) Nenhuma modificação, evolução (preparação) polimento, adição ou remoção de material em qualquer peça será permitida;
 - h) Cada peça interna ou externa deverá ser montada na sua posição e função original de acordo com as especificações originais de projeto;
 - i) As tolerâncias para usinagem, montagem e ajustagem indicadas na Ficha de Autorização do motor referem-se exclusivamente ao processo de fabricação. Qualquer outro retrabalho desta natureza é proibido;
 - j) Qualquer preparação é proibida. Os valores máximos e mínimos permitidos, bem como o volume da câmara de combustão poderão ser medidos de acordo com o procedimento descrito nas normas da FIAKarting
 - k) Diagramas e medidas estarão descritos na Ficha de Autorização do motor;
 - l) Todos os gabaritos descritos na Ficha de Autorização do motor são considerados como instrumentos válidos e certificados pelo fabricante e pela CBA para vistoria das peças correspondentes.
- II Cabeçote – deverá ser estritamente original. O volume da câmara de combustão deverá ser de no

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



mínimo 7,7cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 9,7cc). Somente o reparo da rosca da vela, através do uso de helicoil M14 X 1,25 no mesmo comprimento da rosca original. O squish (distância entre o pistão e o cabeçote), mínimo de 0,9mm. O gabarito original IAME ATT-025/1 deve ser usado para checar o perfil da câmara de combustão, com correspondência total entre o formato da ferramenta e da peça. Para medição do volume o inserto FIA não deve invadir a câmara de combustão.

- III A medição do Squish deverá ser feita utilizando o fio de estanho de Ø 1.5mm conforme segue:
Método geral para medição do Squish para pistões com anel em “L”:
- a) Remova o motor do chassi;
 - b) O motor deve estar nas condições em que terminou a corrida, isto é, nenhuma limpeza interna deve ser permitida;
 - c) Remova a vela de ignição;
 - d) Aguarde até o motor atingir a temperatura ambiente;
 - e) Prepare uma porção de fio de estanho conforme segue:
 - Diâmetro: 1.5-1.6mm
 - Comprimento total: 100mm
 - Dobra de 90-120° a 40mm de uma das extremidades (a que será inserida no cabeçote)
 - Desta forma teremos um segmento quase horizontal, de comprimento aprox. de 40mm, a ser inserido no cabeçote, e um segmento vertical, que servirá de “cabo”;
 - A ponta a ser inserida deverá ser cortada cuidadosamente, evitando a formação de “ponta”.
 - f) Mova o pistão aproximadamente 10mm do PMS;
 - g) Olhando para o motor por cima, o fio deve ser inserido através do orifício da vela com o segmento horizontal paralelo ao pino do pistão, dirigido para a direita ou para a esquerda. Deve ser inserido até que a ponta entre em contato com a camisa;
 - h) A checagem deve ser feita de um lado de cada vez, nunca dos dois ao mesmo tempo;
 - i) Gire o virabrequim e leve o pistão ao Ponto Morto Superior (PMS) e além, esmagando o fio de estanho;
 - j) Imediatamente gire o virabrequim no sentido oposto, esmagando o fio mais uma vez;
 - k) Mantenha o fio firmemente em contato com a camisa durante todo o processo;
 - l) Cuidadosamente extraia o fio de dentro do motor;
 - m) Observe a extremidade do fio:
 - Na ponta deve haver um degrau, criado pelo assentamento do anel do pistão, entre o pistão e a camisa;
 - Antes do degrau, deve haver uma área plana, criada entre a cabeça do pistão e o cabeçote, que esmagou o fio;
 - Se estes detalhes não foram identificados, prepare uma nova porção de fio e repita a operação.
 - n) Tenha à disposição um paquímetro de boa qualidade, com precisão de 1/100mm, analógico ou digital;
 - o) Meça a espessura da região plana exatamente no seu final, buscando levemente a região e o

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



assentamento do paquímetro na região menos espessa;

- p) Faça a medição dos dois lados do pistão (esquerdo e direito)
- q) A menor medida entre as duas será a medida oficial do squish deste motor, nestas condições.
- IV Cilindro – deverá ser estritamente original, tendo presente o pino de segurança original com marcação IAME. É proibido polimento, lixamento, rebarbagem ou ajustamento. Somente a retífica do motor será autorizada. Em caso de dúvida o formato e altura das janelas serão comparadas com a do cilindro padrão. Nenhum tratamento químico ou térmico poderá ser realizado. O ajuste do diagrama do motor somente será admitido através do uso de juntas. Não há limites para o número de juntas.
 - a) O gabarito original IAME ATT-025/2 será usado para checar as alturas das janelas;
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/1 será usado para inspeção visual de todas as janelas.
- V Bloco do motor, virabrequim, biela, pino da biela – estritamente originais, sem qualquer modificação.
 - a) O gabarito original IAME ATT-035/3 será usado para checar a planicidade da face da pirâmide que fica em contato com a junta;
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/4 será usado para checar a distância entre os prisioneiros do bloco;
 - c) O gabarito original IAME ATT-035/5 será usado para checar a altura da superfície plana no topo do bloco do motor, onde se assenta o cilindro.
 - d) Somente as gaiolas da biela e arruelas de encosto originais serão permitidas.
 - e) Os retentores deverão estar completamente instalados de maneira correta, não preenchidos com nenhum tipo de material, e não podem ser modificados de maneira alguma.
- VI Rolamentos de Virabrequim e Eixo de Balanceamento – somente rolamentos de código 6206, folga C4, e SKF de roletes código BC1-3342 B são autorizados. É proibido misturar dois rolamentos de tipos diferentes num mesmo motor. Somente os rolamentos 6202 C3/C4/C4H e 6005 C3/C4 com esferas de aço e blindagem de poliamida são autorizados.
 - a) Rolamentos com contato oblíquo são proibidos, bem como rolamentos com qualquer componente de cerâmica;
 - b) Os rolamentos deverão ser montados com as esferas visíveis por dentro do bloco;
 - c) Qualquer rolamento em que os códigos não estiverem visíveis e legíveis são proibidos;
 - d) O uso de calços nos rolamentos para ajustar a folga axial são permitidos;
 - e) Todas as peças internas do motor devem ser originais IAME deste motor, e montadas conforme previsto no projeto original.
- VII Pistões - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho e de acordo com a Ficha de Autorização do motor. O gabarito original IAME ATT-035/2 será usado para checar as dimensões do pistão.
- VIII Pirâmides - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho. A usinagem da superfície de vedação é proibida. A flange da pirâmide deve ser original, sem retrabalho
 - a) A junta da pirâmide ao bloco deve obedecer à espessura de $(1,0 \pm 0,3)$ mm;
 - b) A junta da pirâmide ao flange deve obedecer à espessura de $(0,8 \pm 0,3)$ mm.
- IX Palhetas – somente peças originais, sem retrabalho, são autorizadas:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



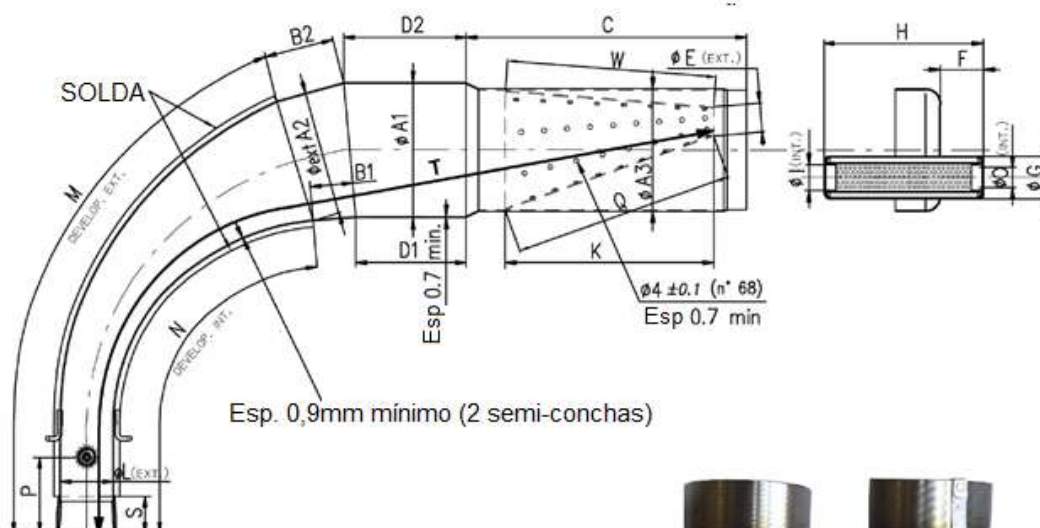
- a) Palhetas de fibra-de-vidro (Vetronite) com espessura mínima de 0,30 mm, com marcas IAME e autorizadas
- b) Palhetas de fibra-de-carbono com espessura mínima de 0,24 mm, com marcas IAME e autorizadas
- c) Proibido misturar duas palhetas de tipo diferente na mesma pirâmide.
- d) Proibido usar calços nas palhetas.
- X Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
 - a) NGK BR9EG;
 - b) NGK BR10EG;
 - c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
 - d) NGK BR10EIX IRIDIUM.
- XI Cachimbos de Velas: os únicos permitidos são NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (IAME ref. 10543 & 10544).
- XII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.
- XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.
- XIV Coletor de escapamento (flange) – original do motor, sem retrabalho
- XV Escapamento – original do motor, sem retrabalho. As únicas operações de furação e soldagem autorizadas no escapamento são as necessárias para a instalação da sonda de temperatura dos gases de escape. A completa vedação do sistema de escapamento, desde o cilindro até o final do escape deve ser garantido a todo momento, sendo proibida qualquer entrada ou saída falsas de gases. Um mínimo de 1 junta de escape entre o cilindro e o sistema de escape é permitido.
 - a) O uso de somente 1 espaçador IAME X30125375 (espessura de $(3,0 \pm 0,5)$ mm) está autorizado.
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/9 será usado como referência.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

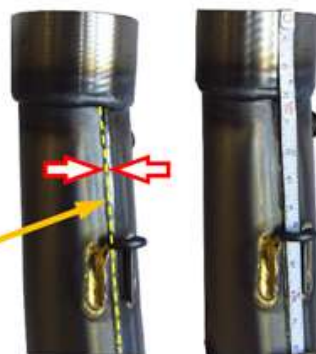
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Para a medição
a trena deve
seguir o cordão
de solda em
toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

$\varnothing A1$: $110 \pm 1.5 \varnothing_{ext.}$	$B2$: 60 ± 3	$\varnothing E$: $23.5 \pm 2 \varnothing_{ext.}$	$\varnothing I$: $21 \pm 1 \varnothing_{int.}$	N : 341 ± 3	T : 690 ± 3
$\varnothing A2$: $102 \pm 1.5 \varnothing_{ext.}$	C : 219 ± 3	F : 36 ± 2	K : 170 ± 3	$\varnothing O$: $21 \pm 1 \varnothing_{int.}$	W : 170 ± 3
$\varnothing A3$: $100 \pm 1.5 \varnothing_{ext.}$	$D1$: 90 ± 3	$\varnothing G$: $35 \pm 1 \varnothing_{ext.}$	$\varnothing L$: $42.5 \pm 1.5 \varnothing_{ext.}$	P : 50 ± 10	Q : 182 ± 3
$B1$: 60 ± 3	$D2$: 109 ± 3	H : 132 ± 3	M : 439 ± 3	S : 29 ± 1.5	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- XVI Sistema de Arrefecimento – será permitido o uso de somente 1 radiador, 1 bomba d'água, 1 polia presa ao eixo traseiro, sendo livre o acionamento por correia dentada ou O'ring. Somente os termostatos especificados na Ficha de Autorização do motor podem ser usados, mas seu uso ou não é livre. O uso de aditivos para radiador é livre, sendo o uso de qualquer tipo de álcool proibido. Qualquer sistema de deflexão de ar nos radiadores é permitido, desde que não seja removível com o kart em movimento. Qualquer outro sistema de arrefecimento ou aquecimento do fluido de refrigeração, senão o principal, é proibido.
- XVII Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubo de roda: tamanho e material livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;
Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.
- XVIII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- a) Novato: 162 Kg;
- b) Senior Am e Senior Pro: 173 Kg
- XIX Embreagem:
 - a) Rotação de acoplamento máximo para início do movimento com piloto e em condições de marcha: 4000 rpm, e a checagem pode ser feita inclusive no grid de largada. O piloto que for encontrado com a embreagem não-conforme poderá ser impedido de largar.
 - b) A embreagem deve estar completamente acoplada a 6000 rpm no máximo.
 - c) Os pilotos serão responsáveis por manter o sistema de embreagem dentro das dimensões e tolerâncias, e livre de qualquer substância que altere os coeficientes de atrito entre as partes.
- XX Relação – Pinhão ORIGINAL IAME para o motor X30, número de dentes LIVRE. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XXI Ignição – Original do motor, sem retrabalho, seguindo os parâmetros especificados na Ficha de Autorização do motor. Somente a ignição do Selettra tipo “S” será admitida.
 - a) O gabarito original IAME ATT-035/7 será usado para checar a referência de ponto de ignição.
 - b) O uso da bateria é obrigatório em qualquer momento em que o kart estiver na pista. A chegada ao Parque Fechado sem a bateria implica em desclassificação da prova.
 - c) É autorizado o uso de 1 braçadeira metálica em volta da bateria para melhor fixá-la ao suporte, passível de aprovação pelo Comissariado Técnico.
 - d) É proibido o auxílio de partida com bateria externa enquanto o kart estiver na pista ou nas áreas ao redor, sendo permitido somente em Parque Fechado ou no grid, em caso de bandeira vermelha (situação de “Parque Fechado”).

Artigo 56 – Das Categorias Super Sênior – SS, Grand Super Senior – GSS e Sênior 60+ – S60

- I Motor – Autorizado CBA IAME X30 125cc RL-C TAG.
 - a) Qualquer modificação no motor e seus acessórios é estritamente proibida, a menos que seja expressamente autorizada;
 - b) É considerada modificação qualquer ação que modifique o aspecto e/ou dimensões de uma peça original. Qualquer modificação e/ou instalação resultando na alteração de dimensão e/ou a possibilidade de medição é estritamente proibida. Polimento, lixamento, ajustagem ou usinagem são proibidos.
 - c) Qualquer tratamento térmico ou tratamento superficial adicional é proibido.
 - d) Somente peças originais IAME X30 125cc, e que sigam estritamente a Ficha de Autorização do motor (características técnicas, dimensões, pesos, diagramas, e respectivas tolerâncias prescritas pelo fabricante) serão permitidas, a menos que expressamente permitidas;
 - e) As ilustrações da Ficha de Autorização do motor são válidas para a identificação do motor e suas peças;
 - f) Os motores devem ser dotados de número de série;
 - g) Nenhuma modificação, evolução (preparação) polimento, adição ou remoção de material em

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



qualquer peça será permitida;

- h) Cada peça interna ou externa deverá ser montada na sua posição e função original de acordo com as especificações originais de projeto;
- i) As tolerâncias para usinagem, montagem e ajustagem indicadas na Ficha de Autorização do motor referem-se exclusivamente ao processo de fabricação. Qualquer outro retrabalho desta natureza é proibido;
- j) Qualquer preparação é proibida. Os valores máximos e mínimos permitidos, bem como o volume da câmara de combustão poderão ser medidos de acordo com o procedimento descrito nas normas da FIAKarting
- k) Diagramas e medidas estarão descritos na Ficha de Autorização do motor;
- l) Todos os gabaritos descritos na Ficha de Autorização do motor são considerados como instrumentos válidos e certificados pelo fabricante e pela CBA para vistoria das peças correspondentes.

II Cabeçote – deverá ser estritamente original. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 7,7cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 9,7cc). Somente o reparo da rosca da vela, através do uso de helicoil M14 X 1,25 no mesmo comprimento da rosca original. O squish (distância entre o pistão e o cabeçote), mínimo de 0,9mm. O gabarito original IAME ATT-025/1 deve ser usado para checar o perfil da câmara de combustão, com correspondência total entre o formato da ferramenta e da peça. Para medição do volume o inserto FIA não deve invadir a câmara de combustão.

III A medição do Squish deverá ser feita utilizando o fio de estanho de Ø 1.5mm conforme segue:
Método geral para medição do Squish para pistões com anel em “L”:

- e) Remova o motor do chassi;
- f) O motor deve estar nas condições em que terminou a corrida, isto é, nenhuma limpeza interna deve ser permitida;
- g) Remova a vela de ignição;
- h) Aguarde até o motor atingir a temperatura ambiente;
- i) Prepare uma porção de fio de estanho conforme segue:
 - Diâmetro: 1.5-1.6mm
 - Comprimento total: 100mm
 - Dobra de 90-120° a 40mm de uma das extremidades (a que será inserida no cabeçote)
 - Desta forma teremos um segmento quase horizontal, de comprimento aprox. de 40mm, a ser inserido no cabeçote, e um segmento vertical, que servirá de “cabo”;
 - A ponta a ser inserida deverá ser cortada cuidadosamente, evitando a formação de “ponta”.
- j) Mova o pistão aproximadamente 10mm do PMS;
- k) Olhando para o motor por cima, o fio deve ser inserido através do orifício da vela com o segmento horizontal paralelo ao pino do pistão, dirigido para a direita ou para a esquerda. Deve ser inserido até que a ponta entre em contato com a camisa;
- l) A checagem deve ser feita de um lado de cada vez, nunca dos dois ao mesmo tempo;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- m) Gire o virabrequim e leve o pistão ao Ponto Morto Superior (PMS) e além, esmagando o fio de estanho;
 - n) Imediatamente gire o virabrequim no sentido oposto, esmagando o fio mais uma vez;
 - o) Mantenha o fio firmemente em contato com a camisa durante todo o processo;
 - p) Cuidadosamente extraia o fio de dentro do motor;
 - q) Observe a extremidade do fio:
 - Na ponta deve haver um degrau, criado pelo assentamento do anel do pistão, entre o pistão e a camisa;
 - Antes do degrau, deve haver uma área plana, criada entre a cabeça do pistão e o cabeçote, que esmagou o fio;
 - Se estes detalhes não foram identificados, prepare uma nova porção de fio e repita a operação.
 - r) Tenha à disposição um paquímetro de boa qualidade, com precisão de 1/100mm, analógico ou digital;
 - s) Meça a espessura da região plana exatamente no seu final, buscando levemente a região e o assentamento do paquímetro na região menos espessa;
 - t) Faça a medição dos dois lados do pistão (esquerdo e direito)
 - u) A menor medida entre as duas será a medida oficial do squish deste motor, nestas condições.
- IV Cilindro – deverá ser estritamente original, tendo presente o pino de segurança original com marcação IAME. É proibido polimento, lixamento, rebarbagem ou ajustamento. Somente a retífica do motor será autorizada. Em caso de dúvida o formato e altura das janelas serão comparadas com a do cilindro padrão. Nenhum tratamento químico ou térmico poderá ser realizado. O ajuste do diagrama do motor somente será admitido através do uso de juntas. Não há limites para o número de juntas.
- a) O gabarito original IAME ATT-025/2 será usado para checar as alturas das janelas;
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/1 será usado para inspeção visual de todas as janelas.
- V Bloco do motor, virabrequim, biela, pino da biela – estritamente originais, sem qualquer modificação.
- a) O gabarito original IAME ATT-035/3 será usado para checar a planicidade da face da pirâmide que fica em contato com a junta;
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/4 será usado para checar a distância entre os prisioneiros do bloco;
 - c) O gabarito original IAME ATT-035/5 será usado para checar a altura da superfície plana no topo do bloco do motor, onde se assenta o cilindro.
 - d) Somente as gaiolas da biela e arruelas de encosto originais serão permitidas.
 - e) Os retentores deverão estar completamente instalados de maneira correta, não preenchidos com nenhum tipo de material, e não podem ser modificados de maneira alguma.
- VI Rolamentos de Virabrequim e Eixo de Balanceamento – somente rolamentos de código 6206, folga C4, e SKF de roletes código BC1-3342 B são autorizados. É proibido misturar dois rolamentos de tipos diferentes num mesmo motor. Somente os rolamentos 6202 C3/C4/C4H e 6005 C3/C4 com esferas de aço e blindagem de poliamida são autorizados.
- a) Rolamentos com contato oblíquo são proibidos, bem como rolamentos com qualquer componente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



de cerâmica;

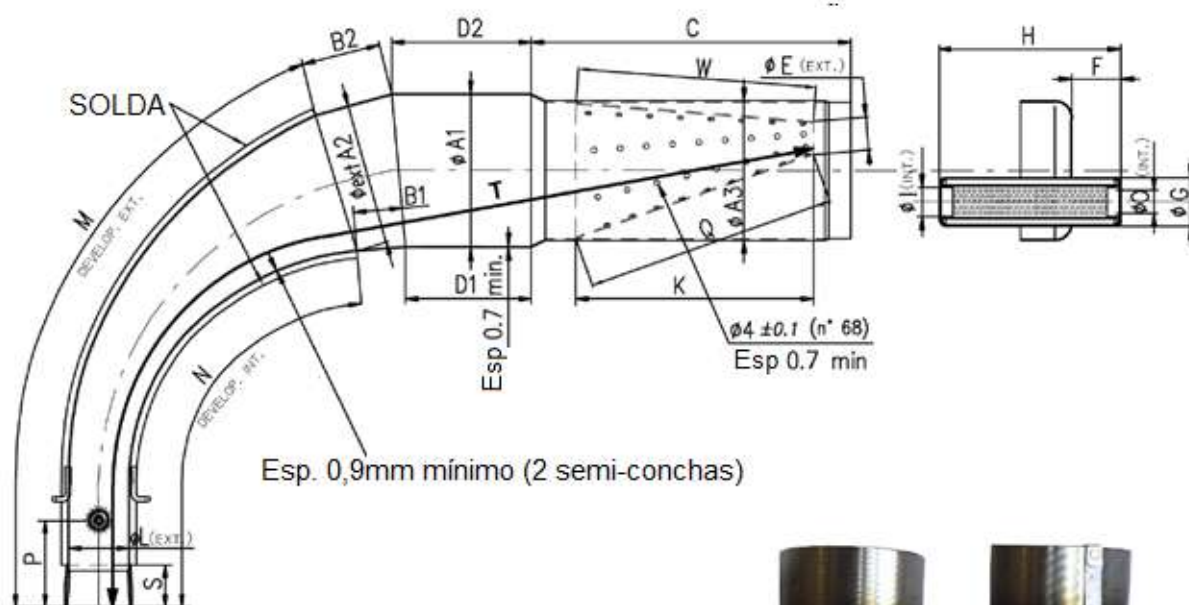
- b) Os rolamentos deverão ser montados com as esferas visíveis por dentro do bloco;
 - c) Qualquer rolamento em que os códigos não estiverem visíveis e legíveis são proibidos;
 - d) O uso de calços nos rolamentos para ajustar a folga axial são permitidos;
 - e) Todas as peças internas do motor devem ser originais IAME deste motor, e montadas conforme previsto no projeto original.
- VII Pistões - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho e de acordo com a Ficha de Autorização do motor. O gabarito original IAME ATT-035/2 será usado para checar as dimensões do pistão.
- VIII Pirâmides - deverão ser estritamente originais, sem nenhum retrabalho. A usinagem da superfície de vedação é proibida. A flange da pirâmide deve ser original, sem retrabalho
- a) A junta da pirâmide ao bloco deve obedecer à espessura de $(1,0 \pm 0,3)$ mm;
 - b) A junta da pirâmide ao flange deve obedecer à espessura de $(0,8 \pm 0,3)$ mm.
- IX Palhetas – somente peças originais, sem retrabalho, são autorizadas:
- a) Palhetas de fibra-de-vidro (Vetronite) com espessura mínima de 0,30 mm, com marcas IAME e autorizadas
 - b) Palhetas de fibra-de-carbono com espessura mínima de 0,24 mm, com marcas IAME e autorizadas
 - c) Proibido misturar duas palhetas de tipo diferente na mesma pirâmide.
 - d) Proibido usar calços nas palhetas.
- X Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- a) NGK BR9EG;
 - b) NGK BR10EG;
 - c) NGK BR9IX IRIDIUM;
 - d) NGK BR10EIX IRIDIUM.
- XI Cachimbos de Velas: os únicos permitidos são NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (IAME ref. 10543 & 10544).
- XII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, sem retrabalho.
- XIII Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado CBA.
- XIV Coletor de escapamento (flange) – original do motor, sem retrabalho
- XV Escapamento – original do motor, sem retrabalho. As únicas operações de furação e soldagem autorizadas no escapamento são as necessárias para a instalação da sonda de temperatura dos gases de escape. A completa vedação do sistema de escapamento, desde o cilindro até o final do escape deve ser garantido a todo momento, sendo proibida qualquer entrada ou saída falsas de gases. Um mínimo de 1 junta de escape entre o cilindro e o sistema de escape é permitido.
- a) O uso de somente 1 espaçador IAME X30125375 (espessura de $(3,0 \pm 0,5)$ mm) está autorizado.
 - b) O gabarito original IAME ATT-035/9 será usado como referência.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

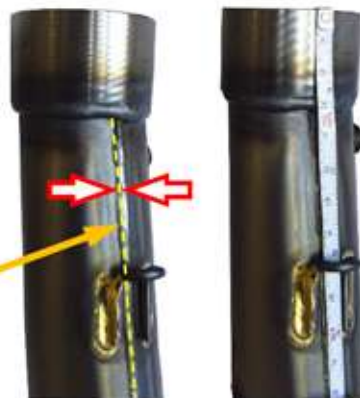
Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Para a medição
a trena deve
seguir o cordão
de solda em
toda a extensão



Peso mínimo: 1780g

$\text{ØA1: } 110 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{B2: } 60 \pm 3$	$\text{ØE: } 23.5 \pm 2 \text{ Øext.}$	$\text{ØI: } 21 \pm 1 \text{ Øint.}$	$\text{N: } 341 \pm 3$	$\text{T: } 690 \pm 3$
$\text{ØA2: } 102 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{C: } 219 \pm 3$	$\text{F: } 36 \pm 2$	$\text{K: } 170 \pm 3$	$\text{ØO: } 21 \pm 1 \text{ Øint.}$	$\text{W: } 170 \pm 3$
$\text{ØA3: } 100 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{D1: } 90 \pm 3$	$\text{ØG: } 35 \pm 1 \text{ Øext.}$	$\text{ØL: } 42.5 \pm 1.5 \text{ Øext.}$	$\text{P: } 50 \pm 10$	$\text{Q: } 182 \pm 3$
$\text{B1: } 60 \pm 3$	$\text{D2: } 109 \pm 3$	$\text{H: } 132 \pm 3$	$\text{M: } 439 \pm 3$	$\text{S: } 29 \pm 1.5$	

ATENÇÃO

As dimensões "M", "N" e "T" devem ser tomadas com trena de aço de 6mm de largura.

As dimensões "M" e "N" devem ser tomadas na linha de centro do cordão de solda

As dimensões "Q" e "W" devem ser tomadas com trena de aço de 12mm de largura

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- XVI Sistema de Arrefecimento – será permitido o uso de somente 1 radiador, 1 bomba d'água, 1 polia presa ao eixo traseiro, sendo livre o acionamento por correia dentada ou O'ring. Somente os termostatos especificados na Ficha de Autorização do motor podem ser usados, mas seu uso ou não é livre. O uso de aditivos para radiador é livre, sendo o uso de qualquer tipo de álcool proibido. Qualquer sistema de deflexão de ar nos radiadores é permitido, desde que não seja removível com o kart em movimento. Qualquer outro sistema de arrefecimento ou aquecimento do fluído de refrigeração, senão o principal, é proibido.
- XVII Chassi – Homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubo de roda – tamanho e material livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm

- XVIII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 178 Kg.
- XIX Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras SS, SSM ou S60, de acordo com a categoria, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XX Embreagem:
 - a) Rotação de acoplamento máximo para início do movimento com piloto e em condições de marcha: 4000 rpm, e a checagem pode ser feita inclusive no grid de largada. O piloto que for encontrado com a embreagem não-conforme poderá ser impedido de largar.
 - b) A embreagem deve estar completamente acoplada a 6000 rpm no máximo
 - c) Os pilotos serão responsáveis por manter o sistema de embreagem dentro das dimensões e tolerâncias, e livre de qualquer substância que altere os coeficientes de atrito entre as partes
- XXI Relação – Pinhão ORIGINAL IAME para o motor X30, número de dentes LIVRE. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219.
- XXII Ignição – Original do motor, sem retrabalho, seguindo os parâmetros especificados na Ficha de Autorização do motor. Somente a ignição do Selettra tipo “S” será admitida.
 - a) O gabarito original IAME ATT-035/7 será usado para checar a referência de ponto de ignição.
 - b) O uso da bateria é obrigatório em qualquer momento em que o kart estiver na pista. A chegada ao Parque Fechado sem a bateria implica em desclassificação da prova.
 - c) É autorizado o uso de 1 braçadeira metálica em volta da bateria para melhor fixá-la ao suporte, passível de aprovação pelo Comissariado Técnico.
 - d) É proibido o auxílio de partida com bateria externa enquanto o kart estiver na pista ou nas áreas ao redor, sendo permitido somente em Parque Fechado ou no grid, em caso de bandeira vermelha (situação de “Parque Fechado”).

Artigo 57 – Das Categorias Shifter-Kart – SKG, SKS:

- I Motor – Não deve ser possível separar o motor da caixa de câmbio. O bloco do motor deve ser composto de 2 partes apenas (separadas vertical ou horizontalmente). Somente insertos para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados, buchas) são autorizados. Serão permitidos motores monocilíndricos com admissão por válvula de palhetas apenas, de qualquer marca ou modelo, homologados FIAKarting, conforme sua Ficha de Homologação, independentemente de suas validades. Capacidade cúbica máxima de 125cc. Alojamento da Válvula de Palhetas conforme a Ficha de Homologação, flange livre. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 11 cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 13 cc). As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação. Autorizado o uso de bielas de venda normal, de outra marca que não seja a do motor, que sigam as medidas da peça original de cada marca e modelo de motor.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parágrafo Primeiro: Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- outras restrições conforme regulamentos específicos.

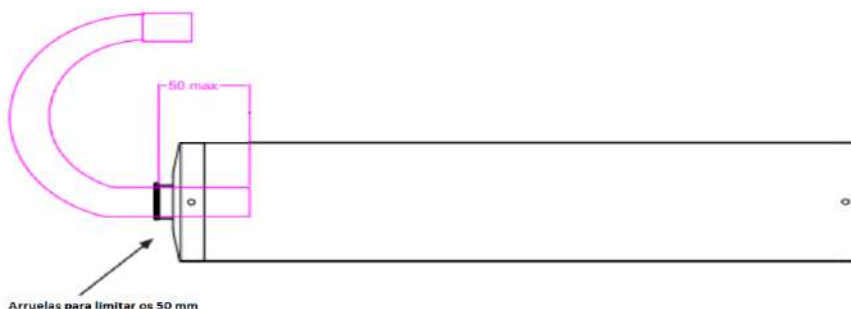
b) Exterior do motor:

- número de carburadores e diâmetro;
- aparência externa do motor montado;

Parágrafo Segundo: A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

II Freio – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, conforme a respectiva Ficha de Homologação.

III Escapamento – Original homologado com o motor, sem retrabalho, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão FIAKarting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.



IV Carburador – DELLORTO VHSH 30,0mm, de guilhotina, original, sem retrabalho. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Dellorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

V Câmbio – Todas as engrenagens/relações deverão ser originais, conforme Ficha de Homologação. Obrigatório a mudança manual através de alavanca, sem sistema de corte de ignição.

VI Flange – Será livre.

VII Vela – poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm e passo de 1,25mm. O

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.



- VIII Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.
- IX Filtro de ar – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.
- X Ignição – Analógica - Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.
- XI Radiador - Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo. O ponto mais avançado do conjunto radiador não poderá situar-se a mais de 550mm à frente do eixo traseiro, ou a menos de 10mm, medindo-se paralelamente ao eixo longitudinal do veículo. As porções mais externas do conjunto radiador não poderá estar a menos de 150mm do limite exterior das extremidades do kart. E em nenhuma circunstância poderá haver interferência com o banco.
- XII Relação de coroa e pinhão – Será livre.
- XIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, 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 em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII. Um inserto tubular metálico de reforço na região da coroa é permitido.
 - b) Cubos de rodas: Serão livres.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
 - Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;
 - Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm
- XIV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
 - a) Shifter-Kart Graduado: 180Kg.
 - b) Shifter-Kart Senior: 185kg
- XV Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras *SKG* ou

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



SKS, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 58 – Das Categorias Fórmula 4:

- I Motor – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, modelos T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
- a) O volume da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de responsabilidade e escolha do fornecedor de motores.
 - b) No cabeçote será permitido o faceamento para a equalização do volume, bem como o polimento dos dutos de admissão e escape.
 - c) Será permitido o polimento 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.
 - 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 $200,0 \pm 20,0$ mm, sendo proibido qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída de gasesantes 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) Quando não houver válvula anti-retorno de óleo instalada, 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.
 - t) Será terminantemente proibido fechar as entradas de ar da ventoinha do motor em qualquer situação climática, sendo passível de desclassificação.
 - u) Proibido adulterar especificação ou volume do óleo do motor em qualquer momento ou circunstância.
- NOTA: qualquer outra alteração, por parte dos fornecedores de motor sorteado, que tenha por objetivo

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



melhorar a durabilidade dos motores ou permitir melhor equalização deverá ser previamente negociada e aprovada pelo CNK, antes de aplicada.

- II Embreagem – Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (de motocicleta).
- III Carburador – Original do motor, sem retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos, além do combustível, serão proibidos.
- IV Escapamento – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova pode acarretar a desclassificação do piloto.
- V Flexível: comprimento de (85 ± 5) mm, diâmetro externo de no mínimo 50 mm e espessura mínima de 2 mm, medido com a peça em seu estado mais comprimido (eliminação das folgas manualmente pelo Comissário Técnico).
- VI Fixação do escape à curva: mínimo de 4 molas. Fixação exclusiva com molas.
- VII Fixação do escape ao berço (kart): Proibido uso de braçadeiras metálicas. Fixação exclusiva com molas.
- VIII Filtro – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.
- IX Juntas – Serão livres, devendo manter suas funções.
- X 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 BR8ES
 - b) NGK BP6ES
 - c) NGK BPR6ES
 - d) NGK BPR7ES
 - e) DENSO W20EP-U
 - f) DENSO W20EPR-U
 - g) DENSO W22EPR-U
 NOTA: o Fornecedor de Motores Alugados pode a seu critério determinar, em seus motores, o uso de vela de marca e especificação única.
- XI Bobina – Deverá ser original, sem retrabalho e fixada no ponto original.
- XII Bomba de combustível – Será livre.
- XIII Chassi – Homologado CBA ou FIAKarting/CBA (homologado nas duas). Proibido o chassi FIAKarting autorizado CBA (importado), bem como seus componentes.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro, deverão ter o comprimento de $(90,0 \pm 1,0)$ mm, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados. Exceção feita ao cubo original

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



TONYKART, apresentando por ocasião da homologação CBA do chassi, cujo documento está divulgado no site da CBA, junto à Ficha de Homologação do Chassi.

c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:

Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;

Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm

XIV Relação – Pinhão de 13 dentes e coroa definida no Regulamento Particular de Prova. Passo 428.

XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:

a) F4N, F4G: 173 kg

b) F4S, F4SS, F4GSS, F4S60: 183 kg.

c) F4Jr.: 155 kg.

XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e a sigla *F4G*, *F4S*, *F4SS*, *F4SSM*, *F4S60* ou *F4J*, conforme artigo 45 deste regulamento.

XVII Tanque de combustível – Deverá ser central, original do chassi.

Artigo 59 – Da categoria OK – OK:

I Motor: Motor 2 tempos com capacidade cúbica máxima de 125cc, de qualquer marca ou modelo, homologado CIK para a categoria OK, refrigerado a água (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. O diagrama de escape deve ser de no máximo 194° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura (conforme a figura abaixo) será usada para estabelecer o início e fim da medição. As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação. Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época.

Parágrafo Primeiro: Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- qualquer tratamento superficial da camisa, incluindo tratamento químico ou adição de banho.

b) Exterior do motor:

- número de carburadores;
- aparência externa do motor montado.

Parágrafo Segundo: A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

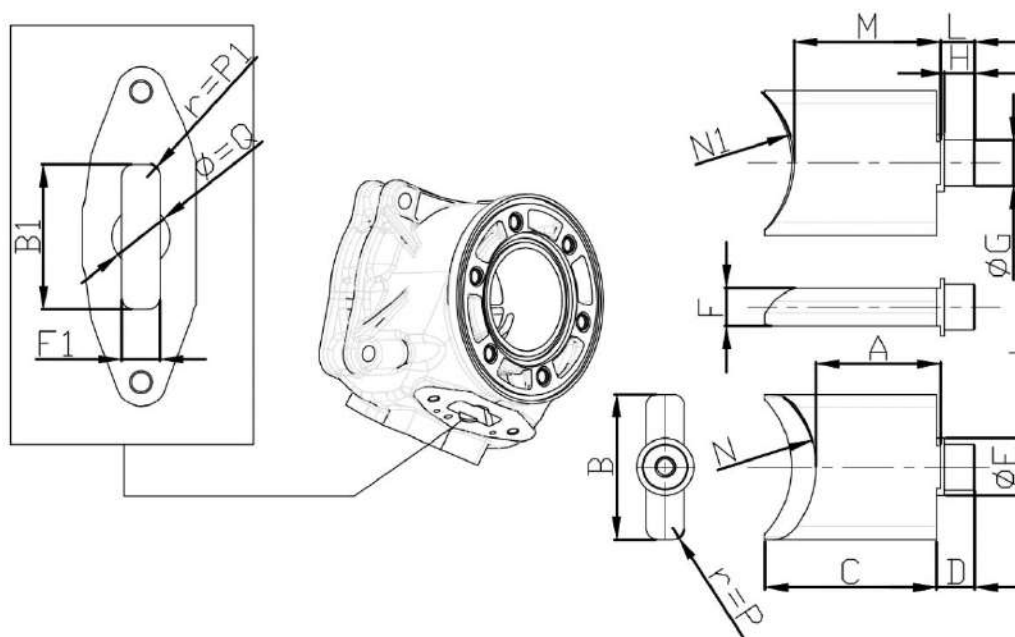
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

(incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

- II Volume da câmara de combustão: mínimo 9cc, medido com procedimento e inserto padrão CIK-FIA.
- III Válvula de descompressão do cabeçote é obrigatória. A power-valve monotipo homologada com o motor é obrigatória.

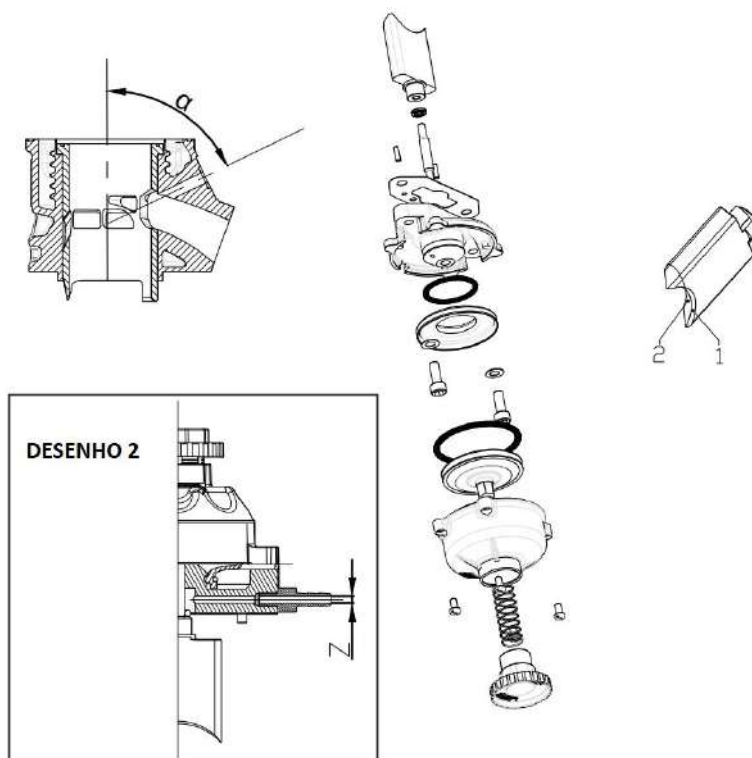


CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Parâmetro	Dimensões	Tolerância
	Em mm ou grau (°)	Em mm ou grau (°)
A	Livre	± 0,5
B	38	± 0,1
C	45	± 0,5
D	10	± 0,1
E	15	± 0,1
F	10	± 0,1
G	12	± 0,1
H	8	± 0,1
L	9	± 0,1
M	Livre	± 0,5
N (superfície 3D n° 2)	Livre	± 0,5
N1 (superfície 3D n° 1)	Livre	± 0,5
P	3	± 0,1
Q	Livre	± 0,1
A	62	± 2
B1	Livre	± 0,2
F1	Livre	± 0,2
P1	Livre	± 0,2

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

Z	4	Máximo
---	---	--------

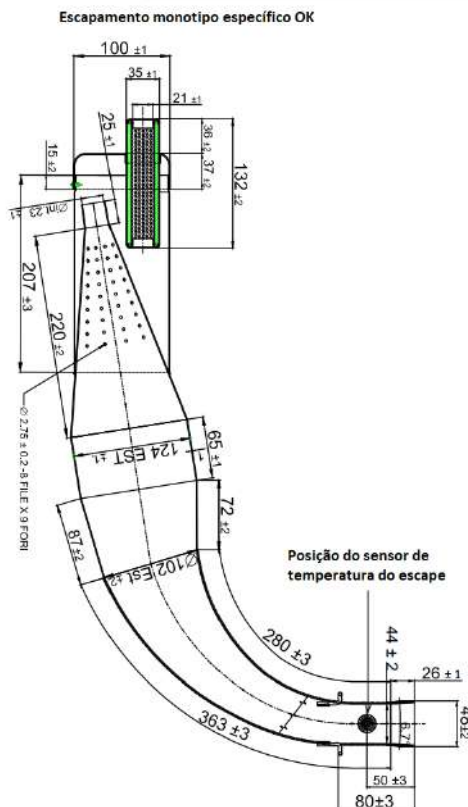
A válvula deve atuar somente na janela de escape principal. Deve apresentar o mesmo número e tipo de peças como mostrado no Desenho 1, a menos das exceções abaixo:

- parafusos da capa podem ser substituídos por clips. Pinos de localização são opcionais;
- um furo de drenagem de óleo pode ser adicionado conforme Desenho 2. O único objetivo deste furo é drenar óleo que possa ter vazado do motor, e pode ser ligado a um frasco coletor de líquido;
- a atuação da válvula deve ocorrer através de uma única mola sobre um único pistão e uma única membrana ligada aos deslizadores através de uma única haste cilíndrica. Nenhum sistema ativo (automático) é permitido. Sistemas pneumáticos, hidráulicos ou elétricos são proibidos. A membrana deve ser acoplada a uma parte fixa em relação ao cilindro. O ajuste da pré-carga da mola só pode ser feito através da variação da altura de compressão da mola quando a válvula estiver fechada. A pré-carga da mola não pode ser alterada em ordem de marcha. A mola deve ser composta por um único fio de ferro com módulo de elasticidade (k) constante. O deslizador deve ser de liga de alumínio. A haste cilíndrica deve ser de liga ferrosa e, portanto, magnetizável. O corpo da válvula deve ser de liga de alumínio ou plástico.

IV Vela – A vela poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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.



- V Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme Ficha de Homologação do motor;
- VI Carburador: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, com 24mm de diâmetro máximo com 2 agulhas de regulagem;
- VII Filtro: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, conforme Ficha de Homologação, com dois dutos de 23mm de diâmetro;
- VIII Flange – Livre.
- IX Coletor de escapamento – Original do motor homologado CIK/FIA.
- X Escapamento – específico monotipo correspondente à figura abaixo:



- XI Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm.
- XII Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor.
- XIII Radiador – 1 peça única com um único circuito, excluindo qualquer outra combinação. Um circuito adicional interno para o funcionamento normal do termostato é permitido.
- XIV Chassi, freios e carenagens – Deverão ser homologados FIAKarting de qualquer época.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso magnetizável, com diâmetro máximo de 50mm, espessura mínima de 1,9mm em qualquer ponto.
 - b) Cubos de roda: livres.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras
- XV Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.
- XVI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OK, conforme artigo 45 deste regulamento.
- XVII Relação – Livre
- XVIII Ignição – deverá ser homologada FIAKarting com limite de giro de 16.000 rpm.

Artigo 60 – Da categoria OK Junior – OKJ:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- I Motor: 2 tempos com capacidade cúbica máxima de 125cc, de qualquer marca ou modelo, homologado CIK para a categoria OKJr, refrigerado a água (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. O diagrama de escape deve ser de no máximo 170° nas janelas de escape, medido com uma lâmina de 0.20 mm de espessura e 5 mm de largura (conforme a figura abaixo) será usada para estabelecer o início e fim da medição. As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação. Não é permitido o uso da *power valve*. Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época.

Parágrafo Primeiro: Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor:

a) Interior do motor:

- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;
- qualquer tratamento superficial da camisa, incluindo tratamento químico ou adição de banho.

b) Exterior do motor:

- número de carburadores;
- aparência externa do motor montado.

Parágrafo Segundo: A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

II Volume da câmara de combustão: mínimo 12cc, medido com procedimento e inserto padrão CIK-FIA.

III Válvula de descompressão do cabeçote é obrigatória.

IV Vela – A vela poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 18,5mm 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.



V Pirâmide – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme Ficha de Homologação do motor;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

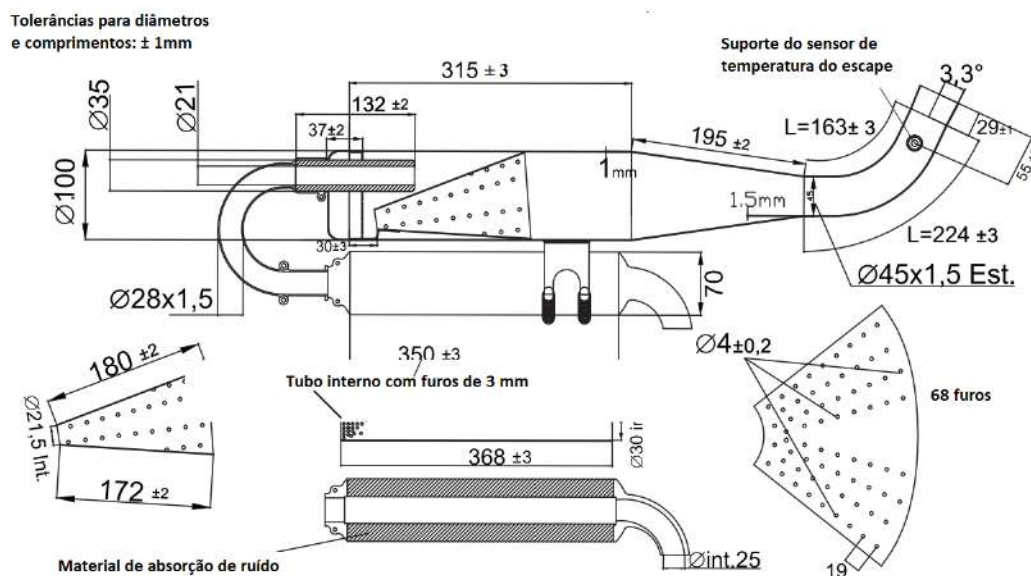
Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- | | |
|------|---|
| VI | Carburador: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, com 20mm de diâmetro máximo com 2 agulhas de regulagem, sem nenhum retrabalho; |
| VII | Filtro: Homologados FIAKarting para a categoria de qualquer época, conforme Ficha de Homologação, com dois dutos de 23mm de diâmetro; |
| VIII | Flange – Livre. |
| IX | Coletor de escapamento – Original do motor homologado CIK/FIA. |
| X | Escapamento – específico monotipo correspondente à figura abaixo: |

Escapamento monotipo específico para OK Júnior



- | | |
|------|---|
| XI | Juntas – Serão livres, com espessura máxima de 2mm. |
| XII | Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante do motor. |
| XIII | Radiador – 1 peça única com um único circuito, excluindo qualquer outra combinação. Um circuito adicional interno para o funcionamento normal do termostato é permitido. |
| XIV | Chassi, freios e carenagens – Deverão ser homologados FIAKarting de qualquer época.
a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso magnetizável, com diâmetro máximo de 50mm, espessura mínima de 1,9mm em qualquer ponto.
b) Cubos de roda: livres.
c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras |
| XV | Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 145 Kg. |
| XVI | Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OK, conforme artigo 45 deste regulamento. |

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



XVII Relação – Livre

XVIII Ignição – deverá ser homologada CIK com limite de giro de 14.000 rpm.

CAPÍTULO XI – SORTEIO DE MOTORES E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS

Artigo 61 – Das especificações:

- I Categorias Mirim e Cadete – motor, carburador, embreagem, mesa, filtro e coletor de escapamento;
- II Categorias Fórmula 4 – motor, carburador, embreagem, mesa, elemento filtrante (corneta) e coletor de escapamento;

Artigo 62 – Dos procedimentos para o sorteio de motores:

- I O piloto ou o seu responsável legal 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 deverá indenizar integralmente a empresa locadora de motores.
- III Qualquer componente que tenha sido danificado por mau uso terá de ser ressarcido pelo piloto ou seu responsável legal. Se o dano for constatado a qualquer momento da competição que não a vistoria da prova final o piloto será impedido de continuar participando da competição até que os valores sejam ressarcidos. Se o dano for constatado ao final da competição e não fizer o ressarcimento sua inscrição será recusada para os Campeonatos Nacionais ou Interestaduais seguintes.
- IV Os motores serão sorteados em local determinado pela organização, em horário determinado pelo regulamento particular, 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 ressorteados a qualquer momento.
- VI Condições para eventuais trocas de motores: A empresa locadora dos motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores adicionais por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca, devidamente autorizada pelos Comissários Técnicos, 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 também autorizadas pelos Comissários Técnicos, que deverão informar imediatamente aos Comissários Desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até 30 minutos após o término da atividade de pista.
- VII Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a Tomada de Tempo e a Prova, e desde que o

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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 a quebra da arruela do encosto da biela;
- f) Se houver a quebra do virabrequim;
- g) Se a rosca do prisioneiro da curva espanar;
- h) Se a rosca do cabeçote espanar;
- i) Problema de carburação (falha ou sujeira).

VIII Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “h” do inciso VII 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.

O número de posições perdidas estará especificado no Regulamento Geral de cada competição.

IX Se houver troca por iniciativa do fornecedor em razão de quebra espontânea além de possibilidade de reparo ou segurança (risco iminente de quebra), o piloto não será penalizado;

X A penalidade será aplicada na atividade classificatória subsequente do evento. Se a troca do motor for realizada após a Tomada de Tempo e se o resultado definir o grid de duas ou mais Provas classificatórias, a penalidade deverá ser aplicada apenas na primeira delas. As penalidades serão aplicadas a partir do piloto que estiver classificado da posição mais atrasada para a posição mais avançada (ex.: 17º, 10º, 3º, que irão para as posições 22º, 15º e 8º, respectivamente, todos realizando a primeira troca, neste exemplo

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 2026

Comissão Nacional de Kart

Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



FT-64

Instruction Manual

Warranty and Contact Information:

Congratulations on your purchase of the Digatron FT-64 Fuel Tester. This is the most user friendly and forward engineered fuel tester we have ever produced. With it, you will be able to read three functions of a solution, including dielectric constant, conductivity and temperature.

This unit has twice the resolution and four (4) times the accuracy of the FT-47. As well, this instrument is temperature compensated so it will require less re-calibration and also has a backlight for low light conditions.

The FT-64 performs 2 electrical tests for preliminary screening of fuels, both by comparing the dielectric constant and the direct current conductivity to a known base fuel. This unit will not identify the components in the fuel.

It is best to place the liquid being tested in a plastic or glass, container not metal, and place the container on a non-metallic surface (wood, plastic, Glass, Etc.) Do not hold the container when testing a liquid.

The temperature of the liquid is also displayed and a quality value is shown in addition to verify that the FT-64 is operating correctly (note: this is not an indication of correct calibration, it is a functional check).

If you have any questions or are having difficulty with any of the instructions, additional information and graphical guides are available on our website:

www.digatrondirect.com

And if you cannot find what you are looking for there, we have live technicians ready to take your call. Our hours are Mon. thru Fri. 8:00 am to 4:00 pm. So please, feel free to call:

940-232-3883

If you have any questions about the operation of your instrument, please call. One of our technicians will be happy to help you. Please have your instrument nearby to help while troubleshooting with the technician.

Your instrument is warranted to be free from factory defects and electronics failure for two years from the date of purchase. Physical damage during usage is not covered under the warranty. Be sure to fill out and return your warranty card for our records. If we do not have a card on file for your instrument, you will be charged for repairs unless you can provide us with a proof of purchase date.

When returning an instrument for repair, please use the repair form found on our website, or enclose a note indicating your return address, phone number, and a detailed description of the problem. Send your instrument and sensors so that we can check the complete system.

Ship repairs to:

Digatron Racing Instruments LLC

**6706 General Custer Dr.
Wichita Falls Tx 76310**

www.digatrondirect.com

940-232-3883

Hydrometer:

Typical Hydrometer ranges are:

Alcohol: .785 to .789. Gasoline: .70 to .76.

Note: If using fuel from a local source test it on a regular basis to know the normal range. Additionally, the race official in charge of testing fuel should have their own clean sample of the local fuel to compare with hydrometer readings found when testing racer fuel.

Hydrometer Instructions:

Insert the glass hydrometer float into the glass syringe barrel.
Moisten the flange of the glass syringe and insert into the rubber hex nozzle.

Squeeze the rubber bulb and draw fluid into the nozzle and glass syringe barrel.

Be sure the hydrometer is floating freely in the glass syringe barrel. If the hydrometer sticks to the side of the syringe barrel, tilt it from side to side until it floats freely. Observe the hydrometer reading where the top of the fluid level meets the hydrometer scale.

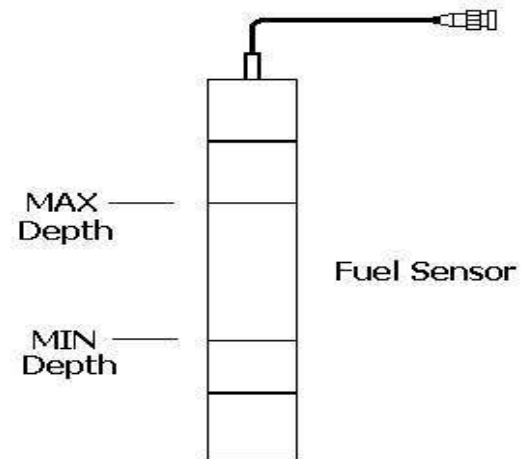
Index:

Controls	1
Sensor Connector	3
Fuel Testing Overview, Charging Battery	4
Understanding The Control instructions	5
Basic Operation	6
Calibrating the fuel tester	7
Frequently Asked Questions	8
Codes/Messages	9
Troubleshooting	10
Hydrometer	11
Warranty, and Contact Information	12

FT-BUS Sensor:

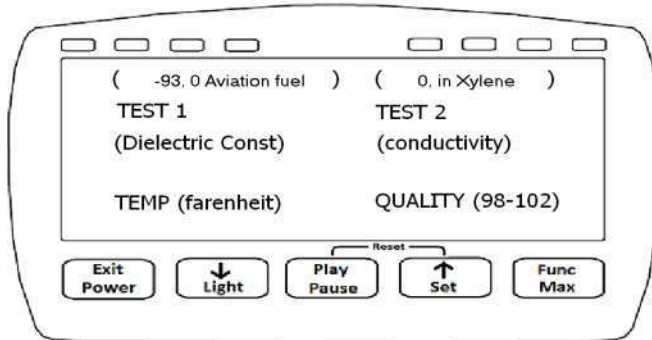
The FT-BUS sensor should be inserted into the fuel until the level reaches between the 2 scribed lines (above the seam between the plates and below the handle). As shown below:

Important Sensor Insertion Depth

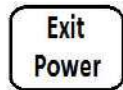


The Controls:

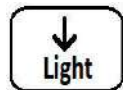
The FT-64 instrument is laid out with the following control face:



There are four buttons to control the functions (Play/Pause Not used):



As the Power button, this will turn the FT-64 on or off. As the Exit button, this allows you to navigate one step back from the menu currently being displayed.



As the LIGHT button, this allows you to turn the backlight on. As the DOWN arrow button, this will allow you to enter calibration mode along with the SET button and allow you to change a value displayed in calibration or Limits downward.

Troubleshooting:

No customer serviceable parts:

Before you break out the screwdriver and hammer to pry apart your FT-64 so you can try to fix it, consider this:

Inside you will find a large number of custom parts requiring custom tools.

In contrast, you can just send your instrument in to the manufacturer to have it repaired, or replaced at a discount. Most repairs remain quick and inexpensive.

www.digatrondirect.com

940-232-3883

Digatron Racing Instruments LLC

6706 General Custer Dr.

Wichita Falls Tx 76310

Codes / Messages:

What do these messages mean?

A number of codes can appear on your FT-60 display. Here is a listing of each of those messages:

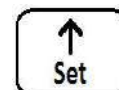
Codes:

SEL	Set display limits – Setup
dC	Dielectric constant
Con	Conductivity
F	Temperature
rEF	Quality
bAT	Battery voltage
CHrG	Charging
FULL	Battery fully charged

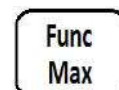
Please note that when the battery is low, the backlight will not function. This is a power saving measure so you can continue to use the instrument



This button is not used on this instrument



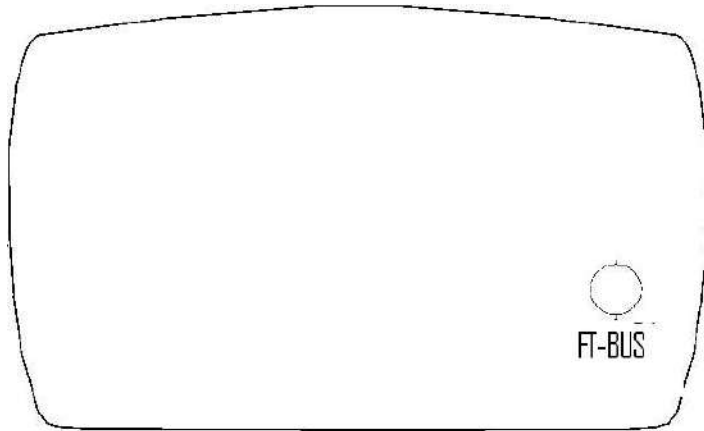
As the SET button, this allows you to enter calibration or limit mode. As the UP arrow button, this will allow you to enter calibration mode along with the LIGHT button and allow you to change a value displayed in calibration or limits, upward.



In normal mode, it will allow you to view the nominal voltage left on the internal battery. In calibration or limits mode, the FUNC button will allow you to change to the next function.

The Sensor Connector:

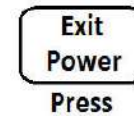
The FT-64 has one connector on the rear of the tester for both the charger (to charge the internal battery) and for the FT-BUS sensor itself.



Frequently Asked Questions:

I don't know which menu I'm in:

This can be a common concern. If you've mistakenly pressed a button to get into a menu, or you just had to walk away and come back, there's a simple fix. Press the Exit / Power button repeatedly until you either see the main display or you turn off the power. If the power was turned off, press the Exit / Power button once, and the FT-64 will be back on and in the main menu again.



The power doesn't come on:

Chances are, the internal lithium battery is low, try recharging and call Digatron if this does not work.

The backlight doesn't come on:

If you press and hold the Down arrow / Light button and no backlight shows up, you might simply have a low battery. Try recharging and call Digatron if this does not work.

Fuel Testing Overview:

When checking fuel with the FT64 it is important that the temperature of the fuel being tested are below 110 degrees F and within 10 degrees F of each other for the best accuracy. Draw a sample of fuel to be tested and place it in the plastic container. The container should be placed on a Non-Metallic surface, not held. See FT-Bus sensor section for proper insertion depth. Insert the sensor into the fuel to the proper depth and observe the readings on the display, then compare these reading to what your track or series allows.

Charging Instructions:

Your FT-64 has an internal rechargeable lithium battery which is designed to provide power while you are using it in the field. You should recharge your FT-64 daily when in use. To charge the tester, connect the charging cable to the FT-Bus connector and plug into a USB port on a computer or other electronic device. Adapters for the converting a 120V wall receptacle or cigarette lighter to the USB charging port are provided. While charging, the display will show CHrG alternating with the battery voltage. When it has a full charge, the display will show FULL. The FT-64 will operate approximately 15 hours on a full charge. After reaching full charge, remove the charging cable as soon as practical.

Battery Voltage: -Above 3.00 V = Full charge
 -Below 2.20 V = Discharged

Maintaining Your FT-64:

The FT-64 is a water resistant electronic device. It is designed to withstand rain and the occasional splash of water without any harm. However, it will be damaged by submersing it in water, or by heavy amounts of water on the tester itself.

Caustic chemicals can damage and pit the surface of the FT-64. Oil contamination can permanently compromise the sensor jack, as well as solvents and concentrated exposure to fumes from racing fuels and exhaust can damage the FT-64 control face. To clean your FT-64, use soap and water on a damp cloth.

The Control Instructions:

Each button of your FT-64 has a distinct purpose. For example, Exit / Power does not only turn the instrument on and off, it also allows you to exit out of the menu you are in. Additionally, a button can be pressed momentarily for one effect, or held down for another effect. We will be using a picture of the button to show you which button you are to use.

Below the picture, there will either be the word Press for a simple momentary press, or the word Hold when you are to hold the button down. Most of the time, Hold means to just keep the button pressed down to look at something or while you press something else. On occasion, you'll need to hold it down for a specific length of time to do something. In that event, the instructions below the bubble will let you know. If you see the + symbol, you must use two or more buttons together to get the result you want.

All instructions to get into a menu are written with the idea in mind that you are starting from the main menu.

So, here are a couple examples:



Momentary press the Exit / Power button.



Hold down the Funct/Max button



Press the Down / Light and Up / Set buttons together

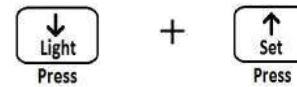
Calibrating the FT-64:

These instructions are to show how to calibrate your FT-64 in Aviation fuel.

Entering Set mode:



Press and hold the set button until the screen flashes “SEL”.



When “SEL” flashes on the screen, press both Light and Set buttons at the same time to enter calibration mode.

TEST 1 value will flash (dielectric constant).

Once in calibration mode, put the sensor in a plastic or glass container of Aviation fuel and allow it to stabilize. The container should be placed on a Non-Metallic surface, not held. See FT_BUS sensor section for proper insertion depth. Adjust this value up or down with the Up or Down arrows to achieve the calibrated control number of -93.0 for the Aviation fuel.



Press the Funct/Max button to change the display in order to change the value of TEST 2.

TEST 2 will flash (conductivity)



Put the sensor in a plastic container of Aviation fuel and allow it to stabilize. Adjust this value up or down with the Up or Down arrows to achieve the calibrated control number of zero (0) for the Aviation fuel.

To exit the calibration mode, press the Exit/Power button.

MANUAL DIGATRON FT-64 TRADUÇÃO

The FT-64 performs 2 electrical tests for preliminary screening of fuels, both by comparing the dielectric constant and the direct current conductivity to a known base

fuel. This unit will not identify the components in the fuel.

It is best to place the liquid being tested in a plastic or glass, container not metal, and place the container on a non--metallic surface (wood, plastic, Glass, Etc.) Do not

hold the container when testing a liquid.

O FT-64 realiza 2 testes elétricos para triagem preliminar de combustíveis, comparando a constante dielétrica e a condutividade de corrente contínua com um combustível base conhecido. Esta unidade não identifica os componentes do combustível.

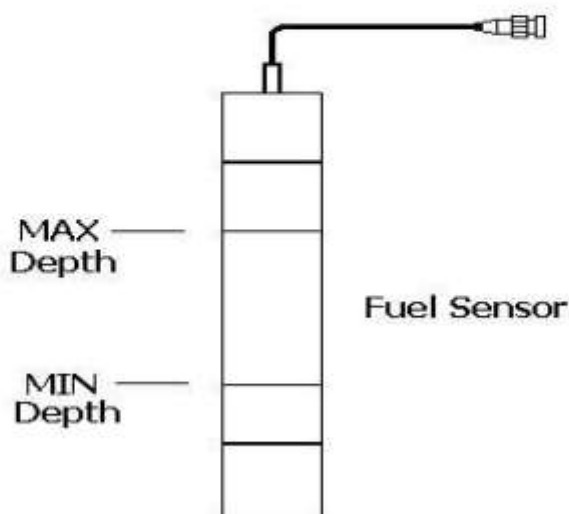
É melhor colocar o líquido a ser testado em um recipiente de plástico ou vidro, não de metal, e colocar o recipiente sobre uma superfície não metálica (madeira, plástico, vidro, etc.). Não segure o recipiente ao testar um líquido.

A temperatura do líquido também é exibida e um valor de qualidade é mostrado adicionalmente para verificar se o FT-64 está funcionando corretamente (observação: isso não indica uma calibração correta, é uma verificação funcional).

FT-BUS Sensor:

The FT-BUS sensor should be inserted into the fuel until the level reaches between the 2 scribed lines (above the seam between the plates and below the handle). As shown below:

Important Sensor Insertion Depth



O sensor FT-BUS deve ser inserido no combustível até que o nível fique entre as duas linhas marcadas (acima da junção entre as placas e abaixo da alça). Conforme mostrado abaixo:



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

Prezados Requerentes,

Comunico, na qualidade de Presidente desta Comissão Disciplinar, que a decisão - referente aos fatos apurados no processo em epígrafe e as petições encaminhadas via e-mail -, será proferida durante a sessão de julgamento designada para o dia **04 de agosto de 2026, às 10h00**.

A sessão será realizada de forma telepresencial, por meio da plataforma **Microsoft Teams**.

O link de acesso será encaminhado oportunamente nas intimações junto em anexo.

Publique-se. Intimem-se.

Florianópolis, 01 de agosto de 2026

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina



DESPACHO

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZÓRTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

À FAUESC- Federação de Automobilismo de Santa Catarina

Recebo a petição e documentos protocolados em 31/07/2026.

O conteúdo da referida peça será submetido à análise deste colegiado na data da sessão de instrução e julgamento, já designada para o dia **04 de agosto de 2026**, e será objeto de deliberação na mesma oportunidade.

Dê-se ciência à FAUESC.

Publique-se. Intimem-se.

Florianópolis, 01 de agosto de 2026

Walter Luiz Salomé da Silva
Presidente da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 005/2026

Santa Catarina, 31 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

A FAUESC – FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
PRESIDENTE DA FAUESC: ADMIR GELSEMINO CHIESA

Prezado Senhor Presidente,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 31 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina



Intimação 006/2026

Santa Catarina, 31 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

A PROCURADORIA – TJD DO AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

Prezados Senhores,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 31 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 007/2026

Santa Catarina, 31 de julho de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

AOS REQUERENTES:

- RESPONSÁVEL PELO PILOTO ARTHUR ZORTEA;
- DR. LUIZ PAULO MULLER FRANQUI

Prezados Senhores,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 31 de julho de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 008/2026

Santa Catarina, 03 de agosto de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

À GABRIEL BASTOS TRENNEPOHL

Prezado Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 03 de agosto de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 009/2026

Santa Catarina, 03 de agosto de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

À CARLOS ANDREY JUNIOR

Prezado Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 03 de agosto de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 010/2026

Santa Catarina, 03 de agosto de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

À FELIPY ACÁCIO REYS

Prezado Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 03 de agosto de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



Intimação 011/2026

Santa Catarina, 03 de agosto de 2026

Processo nº 002/2026-CD – RECURSO VOLUNTÁRIO

REQUERENTE: ARTHUR ZORTEA

REQUERIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAUESC) – 29º CAMPEONATO SUL BRASILEIRO DE KART – 2026 – CATEGORIA MIRIM

INTIMAÇÃO

**À JOÁS
- RCB MOTORS**

Prezado Senhor,

Pela presente, fica V.Sa. INTIMADO da Sessão de Julgamento do Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Automobilismo – Santa Catarina, do Processo acima referenciado, designada para o dia 04 de agosto de 2026 às 10h00, de forma online.

<https://teams.microsoft.com/meet/268598351439302?p=wwwjlse3tRkito2JcF>

Plataforma: Teams

Florianópolis 03 de agosto de 2026

Camila de Oliveira
Secretária TJD do Automobilismo de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (TJD/SC)

PROCESSO N.º: 002/2026-CD

MODALIDADE: RECURSO VOLUNTÁRIO

RECORRENTE: ARTHUR ZORTEA (REPRESENTADO POR SEU GENITOR FABIANO SOARES ZORTEA)

ADVOGADO DO RECORRENTE: DR. DIEGO CAETANO DA SILVA CAMPOS

RECORRIDA: DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FAUESC (29º CAMPEONATO SUL-BRASILEIRO DE KART 2026 – CATEGORIA MIRIM)

ADVOGADA DA FAUESC: DRA. DAIANE CALZA

PROCURADORES DE JUSTIÇA DESPORTIVA: DR. VITOR LOSS E DR. EDUARDO ALMEIDA

RELATOR: DR. FÁBIO OLIVEIRA SANTOS

EMENTA

RECURSO VOLUNTÁRIO. AUTOMOBILISMO. CAMPEONATO SUL-BRASILEIRO DE KART 2026 (CATEGORIA MIRIM). RECLAMAÇÃO TÉCNICA REJEITADA PELOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS. PRELIMINAR DE INTEMPESTIVIDADE LEVANTADA PELA PROCURADORA DE JUSTIÇA DESPORTIVA. INOBSERVÂNCIA DOS ARTIGOS 162.1 E 164 DO CÓDIGO DESPORTIVO DE AUTOMOBILISMO (CDA). AUSÊNCIA DE NOTIFICAÇÃO FORMAL ESCRITA EM 1 (UMA) HORA E RECOLHIMENTO EXTEMPORÂNEO DA CAUÇÃO RECURSAL. PROTOCOLO DAS RAZÕES APÓS O PRAZO PEREMPTÓRIO. PRECLUSÃO TEMPORAL CONFIGURADA. RECURSO NÃO CONHECIDO. MANUTENÇÃO DO INDEFERIMENTO DO EFEITO SUSPENSIVO. ACOLHIMENTO DA REQUISIÇÃO DA PROCURADORIA PARA INSTAURAÇÃO DE INQUÉRITO DISCIPLINAR (ART. 81, § 2º, II, DO CBJD).

1. Nos termos do art. 162.1 do Código Desportivo de Automobilismo (CDA), a manifestação da intenção de recorrer deve ser formalizada por escrito perante a Secretaria no prazo improrrogável de 1 (uma) hora a contar da ciência da decisão, acompanhada do recolhimento da respectiva caução recursal, sob pena de preclusão.

2. O descumprimento do prazo especial e peremptório previstos no regulamento específico do automobilismo obsta o conhecimento do recurso voluntário por vício formal extrínseco insanável, restando prejudicada a análise das demais matérias recursais.
3. Constatados indícios de omissões e irregularidades procedimentais na condução da fiscalização técnica no evento, determina-se a remessa de cópias à Procuradoria para a instauração de Inquérito Disciplinar (art. 81, § 2º, II, do CBJD).
4. Recurso não conhecido por maioria de votos.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso Voluntário nº 002/2026-CD, em que figuram como Recorrente **ARTHUR ZORTEA** (representado por seu genitor Fabiano Soares Zortea) e como Recorrida a **DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FAUESC**.

ACORDAM os Auditores integrantes da Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina, por maioria de votos, em **ACOLHER A PRELIMINAR DE INTEMPESTIVIDADE** arguida pela Procuradoria e **NÃO CONHECER DO RECURSO VOLUNTÁRIO**, nos termos do voto do Auditor Relator Dr. Fábio Oliveira Santos, vencido o Auditor Vice-Presidente Dr. Luis Felipe Pereira da Silva, que votou pelo conhecimento do recurso.

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto por ARTHUR ZORTEA, representado por seu genitor Fabiano Soares Zortea, insurgindo-se contra a decisão proferida pelos Comissários Desportivos no âmbito do 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart 2026 (Categoria Mirim).

Em suas razões recursais, sustentou o Recorrente:

1. A tempestividade da insurgência, ao argumento de que tomou conhecimento formal dos fundamentos da decisão recorrida somente no dia 06/05/2026 via aplicativo de mensagem enviada pela secretaria da federação;

2. A observância dos trâmites perante a organização do evento;
3. O pedido de concessão de efeito suspensivo liminar.

Após o indeferimento do efeito suspensivo, os autos foram encaminhados à douta Procuradoria de Justiça Desportiva, que ofertou parecer manifestando-se:

1. Pelo **não conhecimento do recurso voluntário**, ante a sua inequívoca intempestividade (arts. 162.1 e 164 do CDA);
2. Pelo **indeferimento do efeito suspensivo**;
3. Pela **instauração de Inquérito Disciplinar** (art. 81, § 2º, II, do CBJD) para apurar eventuais infrações e irregularidades funcionais do corpo de Comissários Desportivos e Técnicos no evento.

Em Sessão Virtual de Instrução e Julgamento realizada em 04 de agosto de 2026, acolhendo questão de ordem suscitada pela defesa do Recorrente, destacou-se a objeção preliminar de intempestividade para julgamento antecedente.

Sustentou oralmente a Procuradoria de Justiça Desportiva ratificando o parecer pelo não conhecimento, alegando o descumprimento do prazo formal de 1 (uma) hora para aviso e falta do recolhimento tempestivo da caução recursal (art. 162.1 do CDA). Em contraposição, a defesa sustentou a aplicação do prazo geral de 3 (três) dias do CBJD, argumentando ter havido notificação tardia e irregularidades na formação da pasta da prova.

É o relatório.

VOTO DO RELATOR (DR. FÁBIO OLIVEIRA SANTOS)

Acompanho integralmente o parecer proferido pela douta Procuradoria de Justiça Desportiva, cujos fundamentos adoto expressamente como minhas razões de decidir.

Constato que o recurso interposto não preenche os requisitos objetivos de admissibilidade formal, revelando-se manifestamente extemporâneo.

Com efeito, a legislação desportiva aplicável à modalidade do automobilismo estabelece, no art. 162.1 do Código Desportivo do

Automobilismo (CDA), a obrigatoriedade de o recorrente notificar formalmente a Secretaria por escrito no prazo improrrogável de 1 (uma) hora após a ciência do ato decisório, sob pena de preclusão e perda do direito de recorrer. Adicionalmente, o art. 164 do mesmo diploma legal impõe o prazo de 3 (três) dias corridos para o protocolo das razões.

Ainda que eu considere a data apontada pelo Recorrente como a da efetiva ciência da decisão por meio digital (06/05/2026, às 15h26min), verifico que as formalidades regulamentares exigidas no momento da manifestação inicial não foram preenchidas. Não restou demonstrado nos autos o recolhimento tempestivo da caução recursal de 30% devida no ato do aviso formal (art. 162.1 do CDA), sendo certo que o protocolo definitivo das razões recursais perante este TJD ocorreu apenas em 11/05/2026, extrapolando o prazo peremptório estipulado pela regulamentação desportiva específica.

Entendo, portanto, que a intempestividade é flagrante e insuperável, o que obsta o conhecimento do apelo.

Ante o exposto, alinhando-me ao parecer da Procuradoria de Justiça Desportiva, **VOTO:**

Pelo **NÃO CONHECIMENTO** do Recurso Voluntário, ante a sua manifesta intempestividade (arts. 162.1 e 164 do CDA), restando prejudicada a análise do mérito recursal.

Florianópolis/SC, 04 de agosto de 2026.



DR. FÁBIO OLIVEIRA SANTOS
Auditor Relator – Comissão Disciplinar TJD/SC



ATA DE JULGAMENTO

Ata da Sessão de Instrução e Julgamento Virtual da Comissão Disciplinar do TJD do Automobilismo de Santa Catarina, realizada em 04 de agosto de 2026, através da plataforma TEAMS.

Processo nº 002/2026- COMISSÃO DISCIPLINAR – RECURSO VOLUNTÁRIO

Requerente: Arthur Zorteia

Requeridos: Decisão dos Comissários Desportivos da FAUESC

Aos quatro dias do mês de agosto de dois mil e vinte e seis, às dez horas e sete minutos, reuniu-se ordinariamente por meio de videoconferência a Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva da Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina, sob a Presidência do Doutor Walter Salomé, com a presença dos Auditores Doutor Fabio Santos, na qualidade de Relator, Doutor Jean Nicolau e Doutor Luis Felipe Pereira da Silva, este na condição de Vice-Presidente da Comissão, contando ainda com a participação do Doutor Vitor Loss, representando a Procuradoria da Justiça Desportiva, e secretariada por Camila de Oliveira, para a apreciação do Processo número zero zero dois do ano de dois mil e vinte e seis, relativo a Recurso Voluntário interposto no âmbito do Vigésimo Nono Campeonato Sul-Brasileiro de Kart, Categoria Mirim, figurando como Recorrente o piloto menor Arthur Zórtea, representado por seu genitor Fabiano Soares Zórtea, patrocinado pelo advogado Doutor Diego Caetano da Silva Campos, e como Recorrida a decisão proferida pelos Comissários Desportivos da Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina, a qual julgou improcedente a reclamação técnica formulada contra o piloto do Kart número trinta e quatro, Augusto Nogueira, por suposta adulteração de combustível, com esteio no artigo vinte e oito, inciso terceiro, alínea a, do Regulamento Nacional de Kart de dois mil e vinte e seis.

Objeto..... **Recurso**
Requerente..... **Arthur Zorteia**
Requeridos **Decisão dos Comissários Desportivos da FAUESC**
Advogado do Requerido **Dr. Diego Campos**
Advogada FAUESC..... **Dra. Daiane Calza**
Procurador **Dr. Vitor Loss e Eduardo Almeida**
Relator..... **Dr. Fabio Oliveira**

Abertura dos Trabalhos:

Aberto formalmente o ato pelo Senhor Presidente Doutor Walter Salomé, foram apresentadas as advertências de praxe atinentes à gravação integral da reunião, aos prazos para oitiva de testemunhas e às regras de ordem e urbanidade profissional. Em seguida, foi franqueada a palavra ao Auditor Relator Doutor Fabio Santos, que procedeu à leitura do relatório, sintetizando a insurgência recursal voltada à reforma do ato que indeferiu a impugnação técnica e registrando as teses do Recorrente fundadas na tempestividade do apelo ante a ciência tardia da decisão via aplicativo de mensagens no dia seis de maio de dois mil e vinte e seis, na efetiva participação do comissário técnico na fiscalização e na preservação da cadeia de custódia do motor mantido sob a

guarda da empresa RBC Motorsport. O Relator informou também o parecer elaborado pela Procuradoria da Justiça Desportiva, opinando preliminarmente pelo não conhecimento do recurso voluntário em razão de sua intempestividade, com fulcro nos artigos cento e sessenta e dois ponto um e cento e sessenta e quatro do Código Desportivo de Automobilismo, pelo indeferimento do efeito suspensivo pleiteado e pela instauração de inquérito desportivo nos termos do artigo oitenta e um, parágrafo segundo, inciso segundo, do Código Brasileiro de Justiça Desportiva, a fim de apurar eventuais infrações disciplinares dos oficiais de prova. Finda a leitura do relatório, o patrono do Recorrente, Doutor Diego Caetano da Silva Campos, requereu questão de ordem no sentido de que fosse destacada e julgada preliminarmente a objeção de intempestividade apontada pela Procuradoria, antes de se avançar à colheita de depoimentos testemunhais e ao exame do mérito da demanda, o que restou prontamente deferido pelo Presidente do órgão julgador. Passando-se à sustentação oral da preliminar, assumiu a palavra o Procurador Desportivo Doutor Vitor Loss, o qual ratificou a manifestação escrita pelo não conhecimento do recurso por extemporâneo, ponderando que, seja considerando a notificação no recinto desportivo no dia dois de maio de dois mil e vinte e seis ou a notificação por meio digital ocorrida no dia seis de maio de dois mil e vinte e seis, o Recorrente deixou de atender o mandamento do artigo cento e sessenta e dois ponto um do Código Desportivo de Automobilismo, o qual exige a comunicação formal escrita da intenção de recorrer dirigida à Secretaria no prazo peremptório de uma hora a contar da ciência da decisão, combinada com o recolhimento da caução recursal de trinta por cento do valor da taxa prevista no artigo cento e sessenta e dois ponto um do mesmo diploma. O representante ministerial salientou que as razões finais só foram protocoladas em onze de maio de dois mil e vinte e seis e citou, como precedente do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, o julgamento do Processo número zero zero oito do ano de dois mil e vinte e três, de relatoria do Auditor João Fausto Miranda, no qual restou negado seguimento ao recurso voluntário do piloto Rubens Barrichello diante do descumprimento do aludido prazo estipulado no regulamento. Em contraponto, sustentou oralmente o advogado do Recorrente, Doutor Diego Caetano da Silva Campos, pugnando pelo reconhecimento da tempestividade do apelo. Sustentou a existência de severa precariedade documental na condução da prova pela entidade promotora, destacando a ausência de formação regular de pasta de prova na praça de desportos e noticiando que o seu representado não foi notificado do ato decisório durante o evento, vindo a tomar conhecimento dos fundamentos da decisão apenas no dia seis de maio de dois mil e vinte e seis, às quinze horas e vinte e seis minutos, mediante mensagem enviada pela secretaria da federação após ostensiva cobrança. Argumentou que a exigência regulamentar do aviso em uma hora e da prestação de caução imediata estipulada pelo Código Desportivo de Automobilismo pressupõe o trâmite regular da competição e o funcionamento da secretaria de prova no local do evento, sendo inaplicável às decisões notificadas dias após o encerramento da etapa. Afirmou que, nessas circunstâncias, incide o prazo geral de três dias previsto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva, o qual, contados a partir da ciência no dia seis de maio de dois mil e vinte e seis, quarta-feira, teria seu termo final no sábado, dia nove de maio, prorrogando-se imperativamente para o primeiro dia útil subsequente, segunda-feira, dia onze de maio de dois mil e vinte e seis, data em que o recurso foi tempestivamente apresentado, tendo a taxa recursal sido recolhida no dia oito de maio.

Submetida a matéria ao colegiado, o Auditor Relator Doutor Fabio Santos proferiu seu voto acolhendo a preliminar arguida pela Procuradoria e votando pelo não conhecimento do recurso

voluntário, adotando como fundamentação o descumprimento dos requisitos formais e temporais fixados nos artigos cento e sessenta e dois ponto um e cento e sessenta e quatro do Código Desportivo de Automobilismo, ante a ausência de notificação formal em uma hora e do recolhimento tempestivo da caução recursal no momento da manifestação. O Auditor Doutor Jean Nicolau acompanhou integralmente o voto do Relator. Divergindo do posicionamento da maioria, o Auditor Vice-Presidente Doutor Luis Felipe Pereira da Silva votou pelo conhecimento do recurso voluntário por entendê-lo tempestivo, aduzindo que a jurisprudência desportiva consolidou a aplicação do prazo especial de uma hora unicamente para notificações efetuadas pessoalmente durante a realização do evento esportivo com secretaria aberta, reputando que a comunicação posterior via e-mail ou aplicativo atrai o prazo geral de três dias do Código Brasileiro de Justiça Desportiva, o qual restou devidamente observado pela parte recorrente diante da prorrogação do vencimento que recaiu em final de semana.

Colhidos os votos, o Presidente Doutor Walter Salomé proclamou o resultado no sentido de que, **por maioria de votos, vencido o Auditor Doutor Luis Felipe Pereira da Silva, a Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva da Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina acolheu a preliminar de intempestividade e não conheceu do Recurso Voluntário** interposto no Processo número zero zero dois do ano de dois mil e vinte e seis, restando prejudicada a análise do mérito recursal e a oitiva das testemunhas arroladas. Registrada a manifestação do patrono do Recorrente no sentido de interpor recurso em face da decisão perante o Tribunal Pleno, o Senhor Presidente determinou a confecção do Acórdão pelo Auditor Relator Doutor Fabio Santos e a lavratura do voto divergente pelo Auditor Doutor Luis Felipe Pereira da Silva, declarando encerrada a sessão às dez horas e trinta e cinco minutos. Para constar, eu, Camila de Oliveira, Secretária da Sessão, lavrei a presente Ata em texto corrido, a qual segue assinada por mim e pelo Presidente.

Florianópolis (sessão virtual), 04 de agosto de 2026.

Documento assinado digitalmente
 **CAMILA DE OLIVEIRA**
Data: 04/08/2026 15:07:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Camila de Oliveira
Secretária

Documento assinado digitalmente
 **WALTER LUIZ SALOME DA SILVA**
Data: 04/08/2026 14:53:24-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Salomé
Presidente da Comissão Disciplinar
Tribunal de Justiça Desportiva do
Automobilismo do Estado de Santa Catarina



CERTIDÃO

Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva De Santa Catarina

Florianópolis/SC, 6 de agosto de 2026.

Certifico, para os devidos fins, na qualidade de Presidente desta Comissão Disciplinar, que, em atenção ao solicitado pelos Requeridos, foi deferida a **renovação do prazo por 03 (três) dias úteis** para a interposição de recurso ao Egrégio Pleno do Tribunal de Justiça Desportiva de Santa Catarina (TJD/SC).

O novo prazo terá seu término em **11 de agosto de 2026**.

O referido é verdade e dou fé.

Florianópolis/SC, 6 de agosto de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 06/08/2026 14:29:12-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Walter Salomé

Presidente da Comissão Disciplinar
Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com



PROCESSO Nº 002/2026 – CD.

RECURSO VOLUNTÁRIO

RECORRENTE: ARTHUR ZORTEA.

RECORRIDO: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA.

AUDITOR: LUIS FELIPE PEREIRA DA SILVA.

EMENTA

RECURSO. PRELIMINAR DE ADMISSIBILIDADE. NOTIFICAÇÃO DA DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS LEVADA A EFEITO APÓS O ENCERRAMENTO DO EVENTO. MODALIDADE DE NOTIFICAÇÃO POR CORREIO ELETRÔNICO (CDA. ARTIGO 162.1.3). INAPLICABILIDADE, NA HIPÓTESE, DOS ARTS. 162.1, 162.1.1 E 162.1.2 DO CDA. ENCARGO PROCESSUAL DIRIGIDO A ÓRGÃO E ESTRUTURA JÁ DESMOBILIZADOS. IMPOSSIBILIDADE MATERIAL DE CUMPRIMENTO. INCIDÊNCIA DO PRAZO DE 3 (TRÊS) DIAS E DO RECOLHIMENTO INTEGRAL DAS CUSTAS (REGIMENTO DE CUSTAS DO TJD/FAUESC). RECURSO TEMPESTIVO. PRELIMINAR DE INTEMPESTIVIDADE REJEITADA. RECURSO CONHECIDO. DIVERGÊNCIA.

1. O sistema de notificações do Código Desportivo do Automobilismo é construído sobre a premissa de que a comunicação dos atos decisórios ocorre no curso do evento, com a presença física de pilotos e equipes e com a Secretaria de Prova em funcionamento. É essa premissa que dá sentido ao prazo de 1 (uma) hora do artigo 162.1 e aos encargos que lhe são acessórios.

2. Encerrado o evento e cessadas as respectivas atividades, inclusive administrativas, a notificação passa a operar-se na

modalidade prevista no artigo 162.1.3 do CDA, por correio eletrônico, único meio então disponível ao órgão notificante.

3. Não se pode exigir do recorrente a prática de ato — manifestação escrita perante os Comissários Desportivos da prova, no prazo de 1 (uma) hora, com o recolhimento da caução — cujo destinatário e cuja estrutura de recepção não mais existiam ao tempo da ciência.

4. Afastados os artigos 162.1, 162.1.1 e 162.1.2 do CDA, a admissibilidade rege-se pelo prazo de 3 (três) dias, contado da notificação, e pelo recolhimento integral das custas previstas no Regimento de Custas do TJD/FAUESC.

5. Precedente do STJD do Automobilismo que fixa a entrega — e não a abertura — do correio eletrônico como termo inicial do prazo (Processo nº 07/2026-STJD e Processo nº 20/2025-STJD) não se aplica à espécie, porque ali a notificação foi entregue no próprio dia da prova, com a Pasta de Provas ainda aberta, e o piloto se ausentara ciente de que se encontrava sob investigação.

6. Recurso conhecido. Divergência quanto à preliminar, com prosseguimento ao exame do mérito.

RELATÓRIO E VOTO DIVERGENTE

I) RELATÓRIO:

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pelo piloto **Arthur Zorte**a, devidamente qualificado, em face de decisão proferida pelos Comissários Desportivos durante o 29º Campeonato Sul-Brasileiro de Kart, realizado em Lages/SC.

O Recorrente foi notificado da decisão recorrida em **06 (seis) de maio de 2026**, às 15:26h, por meio de mensagem de WhatsApp contendo o arquivo da decisão, conforme atesta a Ata Notarial anexada aos autos. No mesmo dia, às 16:17h, manifestou sua intenção de recorrer. As

razões recursais foram protocoladas em **11 (onze) de maio de 2026**, após disponibilizados os documentos pela FAUESC.

O preparo foi realizado em **05 (cinco) de maio de 2026**, com o recolhimento integral do valor de R\$ 4.170,00, correspondente à taxa recursal.

O Douto Auditor Relator, Dr. Fábio Oliveira Santos, proferiu voto pelo **não conhecimento** do recurso, por entender que o mesmo é intempestivo. Fundamentou sua decisão na inobservância do rito previsto nos artigos 162.1, 162.1.1 e 164 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), que exigem a formalização da intenção de recorrer na secretaria da prova em até 1 (uma) hora, acompanhada do pagamento de 30% da taxa recursal.

É o breve relatório. Passo ao voto.

II) VOTO DIVERGENTE:

Com todas as vênias ao nobre Auditor Relator, ousou divergir de seu entendimento para **conhecer** do presente recurso, por estarem preenchidos todos os pressupostos de admissibilidade, em especial a tempestividade e a regularidade do preparo.

II.1. DA INAPLICABILIDADE DO RITO RECURSAL PREVISTO PARA O TRANSCORRER DO EVENTO:

O ponto central da controvérsia reside na correta interpretação das normas procedimentais aplicáveis. Os artigos 162.1, 162.1.1 e 162.1.2 do CDA estabelecem um rito célere para a interposição de recursos **durante a realização do evento desportivo**.

A exigência de manifestação por escrito perante a "secretaria de provas" (Art. 162.1.2) pressupõe, logicamente, que tal estrutura administrativa esteja em pleno funcionamento.

No caso em tela, é fato incontroverso que a notificação oficial do piloto ocorreu dias após o término do campeonato, quando todas as atividades do evento, inclusive as administrativas, já haviam sido encerradas.

A secretaria de provas, portanto, não estava mais instalada ou em operação.

Exigir que o Recorrente cumprisse um procedimento atrelado a uma estrutura física inexistente no momento da sua ciência seria impor uma condição impossível, o que viola os princípios da razoabilidade e do acesso à justiça desportiva.

II.2. DA VALIDADE DA NOTIFICAÇÃO DIGITAL E A APLICAÇÃO ANALÓGICA DO ART. 162.1.3 DO CDA:

Uma vez que a notificação se deu por meio digital (WhatsApp), dias após a prova, a situação se assemelha àquela prevista no **artigo 162.1.3 do CDA**, que trata da intimação por e-mail. Por analogia, este dispositivo deve ser aplicado ao caso, pois reflete a intenção da norma de regular as comunicações realizadas fora do ambiente físico e imediato da competição.

A jurisprudência pátria, em observância ao **princípio da instrumentalidade das formas**, tem reiteradamente validado comunicações de atos processuais por aplicativos de mensagem, desde que o ato atinja sua finalidade essencial: dar ciência inequívoca à parte.

II.3. DA TEMPESTIVIDADE DO RECURSO (PRAZO DO CBJD):

Afastado o rito específico do evento, a contagem do prazo para a apresentação das razões recursais deve seguir a norma geral estabelecida pelo Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD).

O artigo 43, § 2º, do CBJD é claro ao determinar que os prazos são contados **excluindo-se o dia do começo e incluindo-se o do**

vencimento, e que **só se iniciam e vencem em dia de expediente normal** no órgão judicante.

Assim, tendo o Recorrente sido notificado na quarta-feira (06/05/2026), o prazo de 3 (três) dias começou a fluir na quinta-feira (07/05), com término previsto para sábado (09/05). Como sábado não é dia de expediente, o prazo foi automaticamente prorrogado para o primeiro dia útil subsequente, ou seja, **segunda-feira, 11 de maio de 2026**.

O protocolo das razões nesta data, portanto, foi manifestamente **tempestivo**.

II.4. DA ABSOLUTA REGULARIDADE DO PREPARO:

O voto do Relator aponta a ausência do recolhimento da caução de 30% no ato da manifestação de intenção. Contudo, tal argumento não se sustenta.

Os autos comprovam que o Recorrente, em um ato de notável boa-fé, recolheu a **integralidade (100%) da taxa recursal** em 05 de maio de 2026, um dia antes mesmo de ser formalmente notificado da decisão.

Ora, se o objetivo da norma é garantir a efetividade do pleito e uma parte dos custos, o pagamento integral e antecipado não apenas cumpre, mas excede a exigência legal.

Exigir o pagamento de 30% de quem já pagou 100% seria um formalismo excessivo e desarrazoado.

II.5. DO PRINCÍPIO “IN DUBIO PRO COMPETITIONE”:

Por fim, a Justiça Desportiva deve se pautar pelo princípio *pro competitione* (artigo 2º, inciso XVII, do CBJD), que, em matéria processual, se traduz no conhecido *in dubio pro reo*.

Havendo dúvida razoável na interpretação de uma norma procedimental, a solução deve favorecer o processamento do recurso e a análise do mérito, garantindo que o resultado desportivo seja, sempre que possível, decidido na pista, e não por technicalidades processuais.

Negar o conhecimento do recurso, neste caso, seria privilegiar um formalismo exacerbado em detrimento do direito de defesa e da busca pela verdade desportiva.

III) CONCLUSÃO:

Diante do exposto, repito, com todas as vênias ao eminente Auditor Relator, voto no sentido de **CONHECER** do Recurso Voluntário interposto por Arthur Zortea, por considerá-lo tempestivo e regular, determinando o seu regular processamento para posterior julgamento de mérito por esta Colenda Comissão Disciplinar.

É como voto.

De Rio de Janeiro/RJ p/ Florianópolis/SC, 11 de agosto de 2026.

LUIS FELIPE
PEREIRA DA SILVA

Assinado de forma digital por
LUIS FELIPE PEREIRA DA SILVA
Dados: 2026.08.11 10:04:47
-03'00'

Luis Felipe Pereira da Silva – OAB/RJ 106.918
Auditor da Comissão Disciplinar do TJD/FAUESC



CERTIDÃO

Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva De Santa Catarina

Florianópolis/SC, 11 de agosto de 2026.

Certifico e dou fé que, nesta data, foi juntado aos autos o voto vencido proferido no julgamento do presente feito.

Em razão do exposto, para garantia do devido processo legal e do amplo direito à defesa, **renovo o prazo recursal por 3 (três) dias úteis**, contados da publicação desta certidão.

O novo termo final para a interposição de recurso é o dia **14 de agosto de 2026 (sexta-feira)**.

O referido é verdade e dou fé.

Florianópolis/SC, 11 de agosto de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br WALTER LUIZ SALOME DA SILVA
Data: 11/08/2026 11:14:33-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Presidente da Comissão Disciplinar
Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo do Estado de Santa Catarina

Telefone: (48) 99818-0011 | E-mail: tjdfauesc@gmail.com