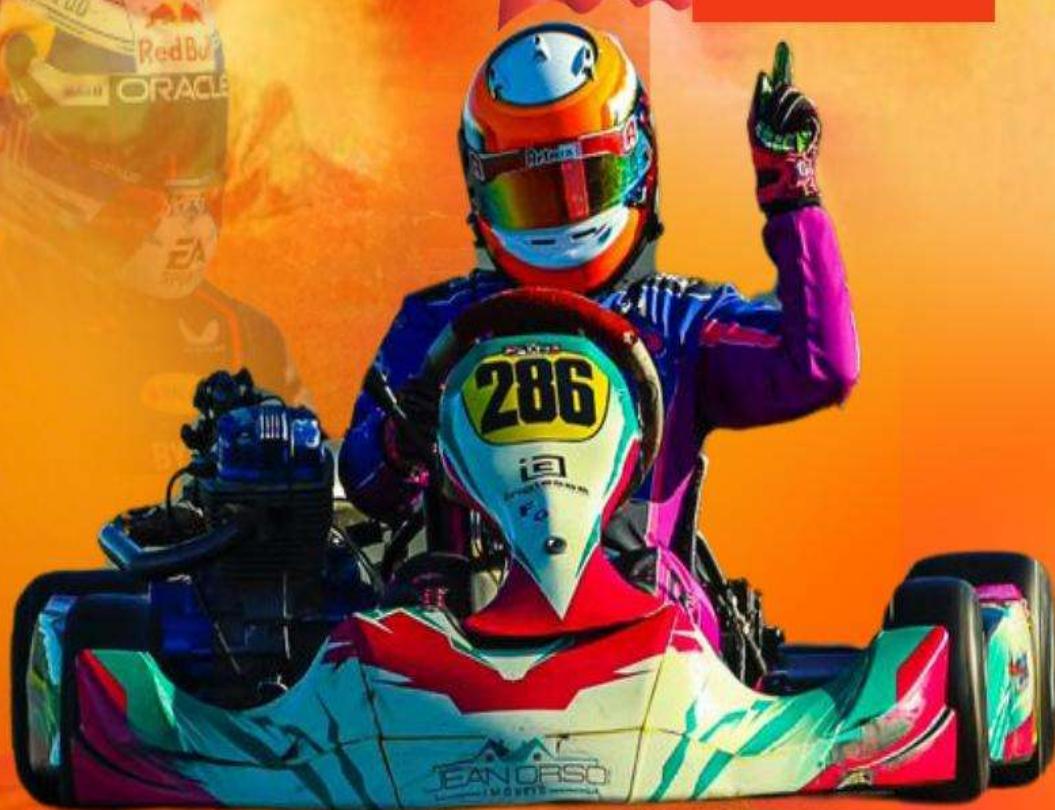


49º CATARINENSE DE KART



26 A 28 SETEMBRO
KARTÓDROMO DOS INGLESES - FLORIANÓPOLIS

Prefácio

É com grande entusiasmo e orgulho que apresentamos o **49º Campeonato Catarinense de Kart**, uma das competições mais tradicionais do automobilismo em Santa Catarina. Ao longo de quase cinco décadas, esta competição tem sido palco da paixão, da velocidade e da dedicação de pilotos, equipes, organizadores e entusiastas do kartismo em nosso estado.

Mais do que uma disputa por títulos, o Catarinense de Kart representa a formação de talentos, o fortalecimento do esporte e o espírito esportivo que une gerações em torno das pistas. Cada edição carrega histórias de superação, garra e emoção — elementos que mantêm vivo o sonho de muitos jovens que veem no kart a porta de entrada para o automobilismo nacional e internacional.

Nesta 49ª edição, reafirmamos nosso compromisso com a excelência na organização, a segurança dos competidores e a valorização do esporte. Que este campeonato seja mais um marco de sucesso, alimentando a chama da competição saudável e promovendo momentos inesquecíveis para todos os envolvidos.

Agradecemos aos patrocinadores, federações, clubes, equipes, pilotos e ao público que prestigia e apoia o kartismo catarinense. Que vença o melhor, e que todos acelerem com responsabilidade e paixão!

Boa corrida a todos!

Paulo Elias Gomes

Diretor Departamento Estadual de Kart – FAUESC



CAPITULO I – DO REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DAS NORMAS

O presente regulamento obedecerá às normas CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO (CDA) 2025, REGULAMENTO NACIONAL DE KART (RNK) 2025 e ao REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA (RPP).

ARTIGO 2º - DA PROMOÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

A promoção e a organização serão do clube filiado a FAUESC, neste caso, FLORIANÓPOLIS KART CLUBE.

PARÁGRAFO 1º - DATA E LOCAL: O 49º Campeonato Catarinense de Kart será disputado no kartódromo dos ingleses no seu traçado nº1, sentido horário e a etapa única será realizada na seguinte data:

- 26 a 28 de setembro de 2025;

ARTIGO 3º - DA SUPERVISÃO

A supervisão do evento será exercida pela autoridade desportiva estadual Federação de Automobilismo de Santa Catarina (FAUESC).

PARÁGRAFO 1º - QUESTÕES DESPORTIVAS: Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento Estadual de Kart (DEK) da FAUESC, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

PARÁGRAFO 2º - QUESTÕES TÉCNICAS: Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo Departamento Estadual de Kart (DEK), serão comunicadas pela FAUESC, por meio de adendos, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação. Para todas as categorias.

ARTIGO 4º - DA PARTICIPAÇÃO

Somente poderão participar de competições de kart pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo no ano de 2025 (CBA).

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

ARTIGO 5º - DAS CATEGORIAS DE EQUIPAMENTOS E IDADE Categorias e idades aceitas no 49º Campeonato Catarinense de Kart:

Mirim de Kart (MI/PMK): entre 08 e 09 anos, completados em 2025;

Cadete de Kart (CA/PCK): entre 09 e 11 anos, completados em 2025;

Mini (MN): entre 9 e 12 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK;

OKN-Júnior: Aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados no ano da emissão da cédula desportiva;

OKN: Aberta a Pilotos com licença CBA 2025 PGK ou PSK-PRO;

OKN Master (OKNM): aberta a pilotos portadores das licenças CBA PSK-Pro e PSK-Am.

Novato de Kart (N): Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completadas em 2025 portadores da licença PNK da CBA;

Sénior Pro (SP X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK Am;

Sénior Am (S X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Am;

Super Sénior (SS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA para kart;

Grand Super Sénior (GSS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima;

F-4 Júnior (F4J): Aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK;

F4 (F4N): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PNK.

F-4 Graduado (F4G): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK, PNK, PSK-Pro e PSK-Am;

F-4 Sénior (F4S): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am;

F-4 Super Sénior (F4SS): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima;

F-4 Grand Super Sénior (F4GSS): aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima;

F-4 200KG (F4200): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK, PNK, PSK-Pro e PSK-Am;

FT 170 Graduados (FTG): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK, PNK.

FT 170 Sénior (FTS): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PSK-Pro e PSK-Am.

PARÁGRAFO 2º - MÍNIMO DE PARTICIPANTES POR CATEGORIA: Formação de grid mínimo por categoria será de 5 (cinco) karts.

PARÁGRAFO 3º: Agrupamento por categoria, caso necessário, ficará a critério do diretor de prova e comissários, não caberá reclamação.

PARÁGRAFO 4º: 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.

PARÁGRAFO 5º: Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos.

PARÁGRAFO 6º: Os comissários desportivos poderão alocar pilotos de categorias que não formaram o grid mínimo em outros grupos, sendo assim, irão se valer da experiência do piloto, idade e condições para poder competir.

ARTIGO 6º - DO ESPAÇO DE USO DOS BOXES

A escolha do espaço de uso dos boxes, (tendas de locação), será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser conferido pelo responsável dos kartódromos dos ingleses.

PARÁGRAFO ÚNICO: O espaço para a montagem de boxes, (tendas próprias) em áreas compatíveis com o número de pilotos, será por ordem de chegada de acordo com a disponibilidade de espaço a ser definido pelo responsável kartódromo.

ARTIGO 7º - SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRE DE EQUIPAMENTOS

Para as categorias de motores locados, junto à RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, **sorteio de todas as categorias será na sexta-feira, não haverá sorteio no sábado.**

Para todas as categorias os pneus devem ser adquiridos e lacrados junto à secretaria de prova com a Paralego Racing.

PARÁGRAFO 1º: Para a Categoria **OKN e OKNM** o pneu a ser utilizado será o MG amarelo (demais categorias pneus MG vermelho).

PARÁGRAFO 2º: Os compostos disponíveis para o evento são:

- a) Vermelho – SH2;
- b) Amarelo – SM2;
- c) Cadete - SC2;
- d) Cadete Chuva – SCW2; e
- e) Chuva 125 – SW2.

CATEGORIAS	COMPOSTO	QUANTIDADE DE JOGOS
Mirim de Kart	CADETE - SC2	1
Cadete de Kart	CADETE – SC2	1
OKNJ	VERMELHO - SH2	1
Novato de Kart	VERMELHO - SH2	1
OKN	AMARELO - SM2	2
OKN master	AMARELO - SM2	1
Sênior X30	VERMELHO - SH2	1
Grand Super Sênior	VERMELHO - SH2	1
Mini	CADETE – SC2	1
F4	VERMELHO - SH2	1
F-4 Júnior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Graduado	VERMELHO - SH2	1
F-4 Sênior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Super Sênior	VERMELHO - SH2	1
F-4 Grand Super Senior	VERMELHO - SH2	1
F-4 200Kg	VERMELHO - SH2	1
FT170 G/S	VERMELHO - SH2	1
OBS: O jogo de pneus deverá ser pago diretamente ao fornecedor oficial do evento, PARALEGO RACING e deverá ser retirado na loja para montagem, lacração por código de barras.		
Pneus de chuva SCW (Cadete) Pneus de chuva SW (Demais)		

PARÁGRAFO 3º: O sorteio dos motores será realizado no local e horário previsto na programação definida no Regulamento Particular da Prova (RPP), sob a supervisão dos comissários Técnicos e/ou Desportivos da FAUESC; e Pilotos e/ou mecânicos poderão acompanhar todo o procedimento.

PARÁGRAFO 4º: Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, nas categorias Mirim, Cadete e F4 fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesmas padrão RBC fornecidas com os motores. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados, cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

PARÁGRAFO 5º: O piloto é responsável pelo motor, curva do escapamento e parte elétrica.

PARÁGRAFO 6º: Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada de tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES, perderá 5 (cinco) posições no grid de largada da próxima bateria ou evento. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

PARÁGRAFO 7º: O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca do equipamento, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos citados no Parágrafo 3º deste artigo em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento do motor.

PARÁGRAFO 8º: A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC Preparações de Motores procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

PARÁGRAFO 9º: A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeito a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

PARÁGRAFO 10º: A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no grid de largada, respectivamente na primeira prova do dia, na segunda troca perderá sete posições e assim nas trocas subsequentes, valendo a soma de trocas para todo o campeonato.

PARÁGRAFO 11º: Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- a) Quebra de biela, pistão ou eixo de biela;
- b) Fusão da biela ou Rolamento do Carter;
- c) Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado; e
- d) Para motores 4 tempos, vazamento de óleo provocado por quebra interna que não possa ser reparado no local.

PARÁGRAFO 12º: Para a categoria Mirim e Cadete a troca acarretará a seguinte penalidade:

- a) 1ª troca – perda de 2 (duas) posições;
- b) 2ª troca – perda de 5 (cinco) posições; e
- c) 3ª troca – perda de 7 (sete) posições.

PARÁGRAFO 13º: O prazo para a solicitação da troca de motor é de 10 min após o término da atividade de pista.

EX: Finalizado atividade de pista às 00:00, o piloto só poderá solicitar a troca até às 00:10.

ARTIGO 8º - DA INDUMENTÁRIA Será obrigatório o uso de:

- a) Capacete de proteção com viseira, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, ou SFI 24.1, dentro do seu prazo de validade. Não será aceito o capacete, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira;
- b) Macacão homologado pela FIA Karting ou CBA;
- c) Luvas de competição de cano alto;
- d) Sapatilhas de competição de cano alto (devem cobrir os tornozelos);
- e) Colete protetor de costelas (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies semi-rígidas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Recomenda-se o uso dos modelos por dentro do macacão; e
- f) Para os pilotos com licenças PMK, PCK, e PJMK o protetor de pescoço é obrigatório. Para as demais licenças será recomendado o seu uso.

PARÁGRAFO 1º: Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava.

PARÁGRAFO 2º: A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando a pista de kart, 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, estando no máximo com 1 (um) dedo aberto, caso o piloto não respeite será aplicado uma bandeira preta com círculo laranja.

PARÁGRAFO 3º: No macacão deverá constar, de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo o mesmo, em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo. A identificação do piloto no capacete é recomendada.

PARÁGRAFO 4º: A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria de acordo com a programação do evento ou quando for solicitada por um oficial de competição.

PARÁGRAFO 5º: Se o comissário julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao comissário outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

PARÁGRAFO 6º: A responsabilidade pelo uso da indumentária completa e homologada é única e exclusiva do piloto e de seu time. A participação do piloto nos treinos, na tomada de tempo e nas provas com a indumentária irregular o sujeitará às penalidades previstas no RNK/CDA, 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.

ARTIGO 9º - AQUECIMENTOS E TREINOS OFICIAIS

Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo cronograma da prova.

PARÁGRAFO ÚNICO: Depois de iniciado os aquecimentos e treinos oficiais é proibido parar em cima da pista para conversar, instruções ou fazer qualquer tipo de manutenção no kart. Para tais ações o piloto deve se dirigir ao parque fechado ou área de manutenção demarcada no mapa operacional da pista, sujeito a penalidades previstas neste regulamento e no RNK/CDA.

ARTIGO 10º - DA TOMADA DE TEMPO

A tomada de tempo será efetuada por categoria ou com categoria agrupadas, a critério do diretor de prova e/ou comissários desportivos, conforme cronograma da prova, e nos eventuais adendos. 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 cronograma da prova. A ordem de saída para a tomada de tempo será determinada a critério dos Comissários Desportivos.

PARÁGRAFO 1º: A cronometragem será 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.

PARÁGRAFO 2º: 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, será posicionado no final do grid de largada, se mais de um piloto se enquadrar nessa situação, as posições no final do grid de largada serão definidas por sorteio.

PARÁGRAFO 3º: Caso o piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite de 50 metros a partir da saída do parque fechado, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supramencionado, ele perderá o direito à tomada de tempo.

PARÁGRAFO 4º: Todos os pilotos terão uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início da tomada de tempo, para que ingressem 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.

PARÁGRAFO 5º: Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo, e assim sucessivamente. Ainda se persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

PARÁGRAFO 6º: É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, 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.

PARÁGRAFO 7º: É proibida qualquer manutenção mecânica durante a tomada de tempo.

PARÁGRAFO 8º: Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final dos aquecimentos, treinos oficiais, tomada de tempo, da bateria/prova, ou quando solicitado pela cronometragem, organização da prova e/ou comissários.

PARÁGRAFO 9º: O piloto que não devolver o sensor conforme o Artigo 11º, Parágrafo 1º, deste regulamento, irá ressarcir à Cronometragem no valor de R\$ 2.500,00 (Dois mil e quinhentos reais).

PARÁGRAFO 10º: Sempre que for solicitada a retirada dos sensores, o colaborador da Cronometragem é quem fará a retirada e recolhimento do equipamento.

PARÁGRAFO 11º: Ausência no Briefing; O piloto que não participar do briefing com a direção de prova perderá a melhor volta da tomada de Tempo.

ARTIGO 11º - DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA

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

PARÁGRAFO 1º: Somente o *pole position* poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova 30 minutos antes da largada para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feito junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.

PARÁGRAFO 2º: O kart levado ao parque fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada e acompanhada por um comissário técnico.

PARÁGRAFO 3º: Do parque fechado de abastecimento até a largada, os karts serão mantidos em Regime de Parque Fechado, ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco à segurança. O caso deverá ser analisado pelos comissários.

PARÁGRAFO 4º: Será proibida qualquer manutenção no grid de largada. 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 5º: Primeira bateria será montada com base no resultado da tomada de tempo.

PARÁGRAFO 6º: Segunda bateria será montada com base no resultado da primeira bateria.

PARÁGRAFO 7º: A troca de chassis pode ocorrer desde que as atividades de pista e a programação não se atrasem.

PARÁGRAFO 8º: O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completar 25% da quantidade de voltas previstas para a bateria.

PARÁGRAFO 9º: A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do *pole position*. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do *pole position* no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova (ver FIGURA 1), seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada.

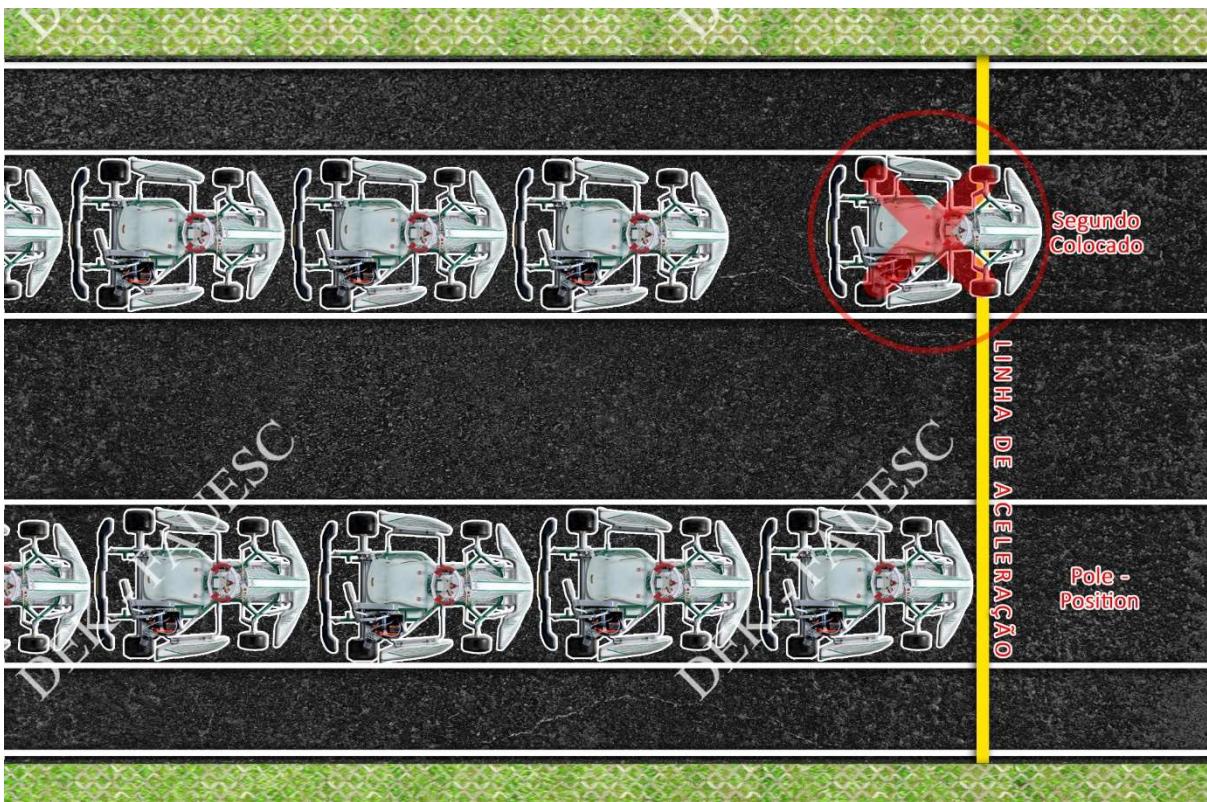


FIGURA 1 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 9º

PARÁGRAFO 10º: Se o Diretor de Prova interromper o procedimento de largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no grid e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

PARÁGRAFO 11º: Os pilotos deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, nos respectivos corredores, segundo as posições de largada correspondentes àquelas que tiverem alcançado na tomada de tempo, ou em conformidade com o regulamento da competição (ver FIGURA 2).

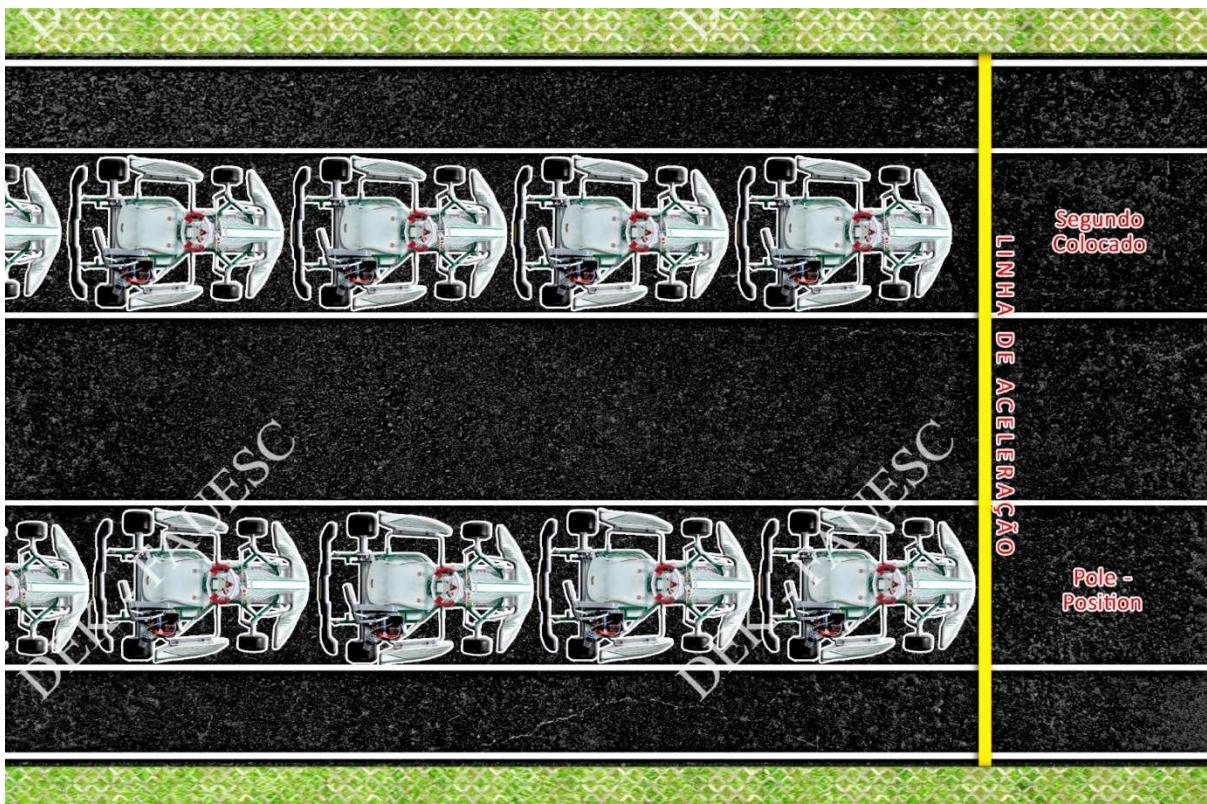


FIGURA 2 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 11º

PARÁGRAFO 12º: O piloto que cruzar parcialmente uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá sofrer penalidade por queima de largada, com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova (Conforme FIGURA 3), ou de cinco segundos, se tiver cruzado totalmente as referidas linhas (Conforme FIGURA 4).

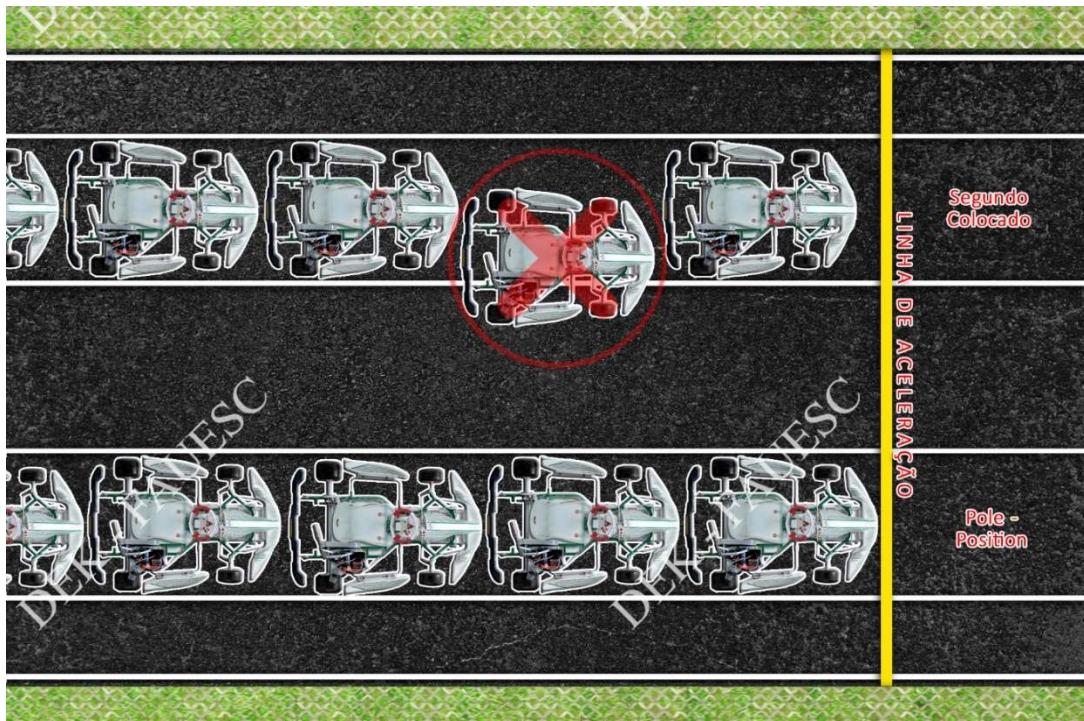


FIGURA 3 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 12º

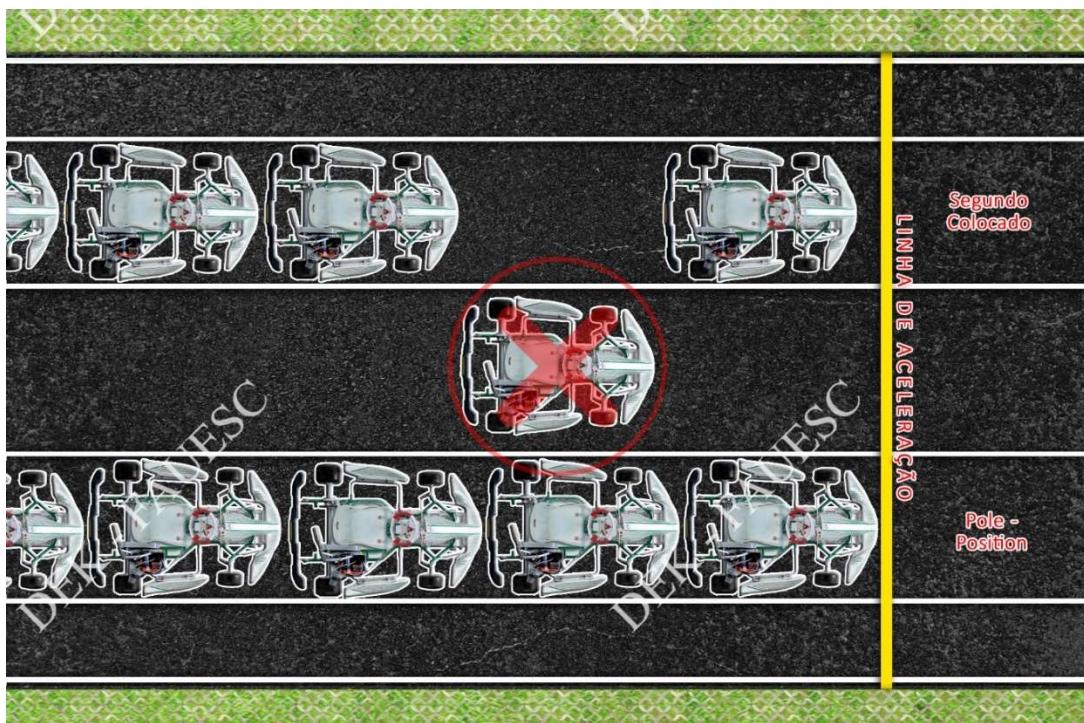


FIGURA 4 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 12º

PARÁGRAFO 13º: A queima de largada (definida como a aceleração feita com o resultado de ganho de posição) 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 poderá ser punido com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida for mais grave, poderão determinar uma das punições constantes do CDA, Art. 133. (Conforme 2024 FIA Karting General Prescriptions).

PARÁGRAFO 14º: 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.

PARÁGRAFO 15º: Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada (ver FIGURA 5).

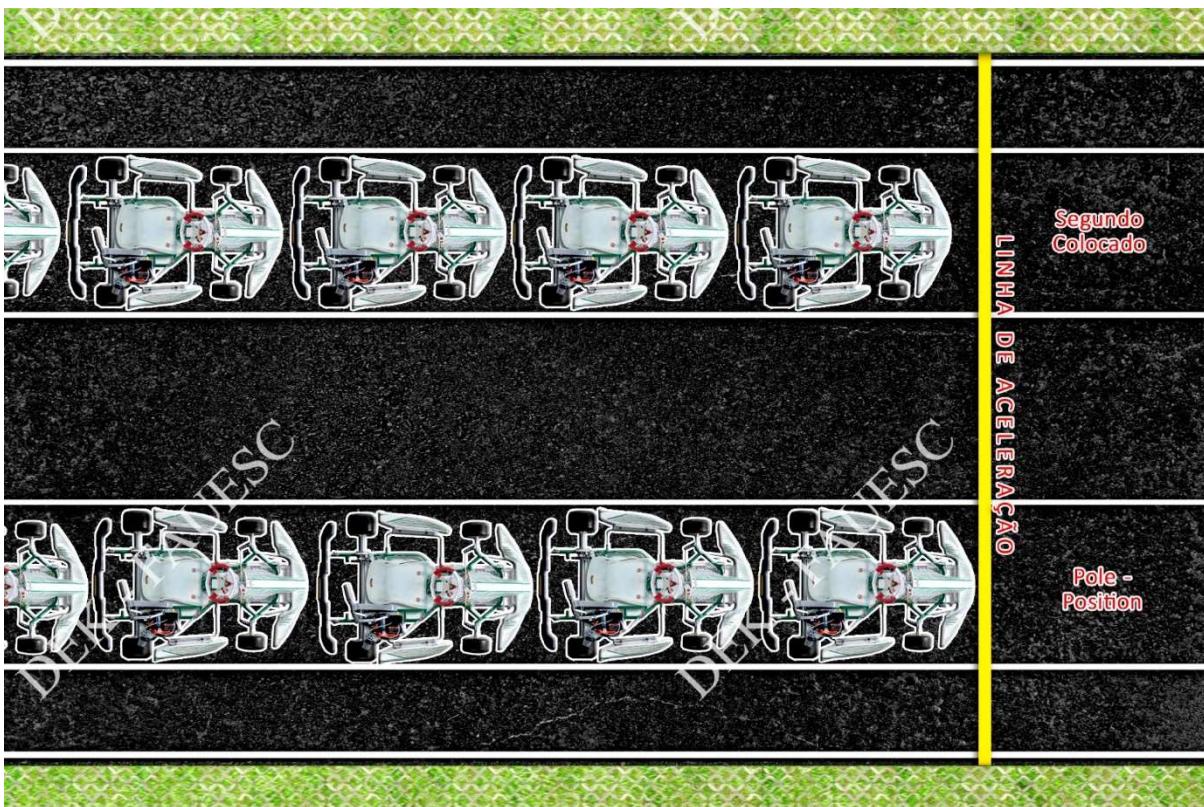


FIGURA 5 - ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 15º

PARÁGRAFO 16º: A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

PARÁGRAFO 17º: No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa Time Penalty (TP) acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.

PARÁGRAFO 18º - DA LARGADA DA PROVA CATEGORIA FT170 E SHIFTER: Na largada os karts estarão dispostos dois a dois para a saída PARADA. (FIGURA 6)

PARÁGRAFO 19º: Os karts deveram se posicionar no grid de larga com o espaço de um kart para o outro, esse espaço é necessário para se ter uma segurança no momento da largada se um dos karts não largar.

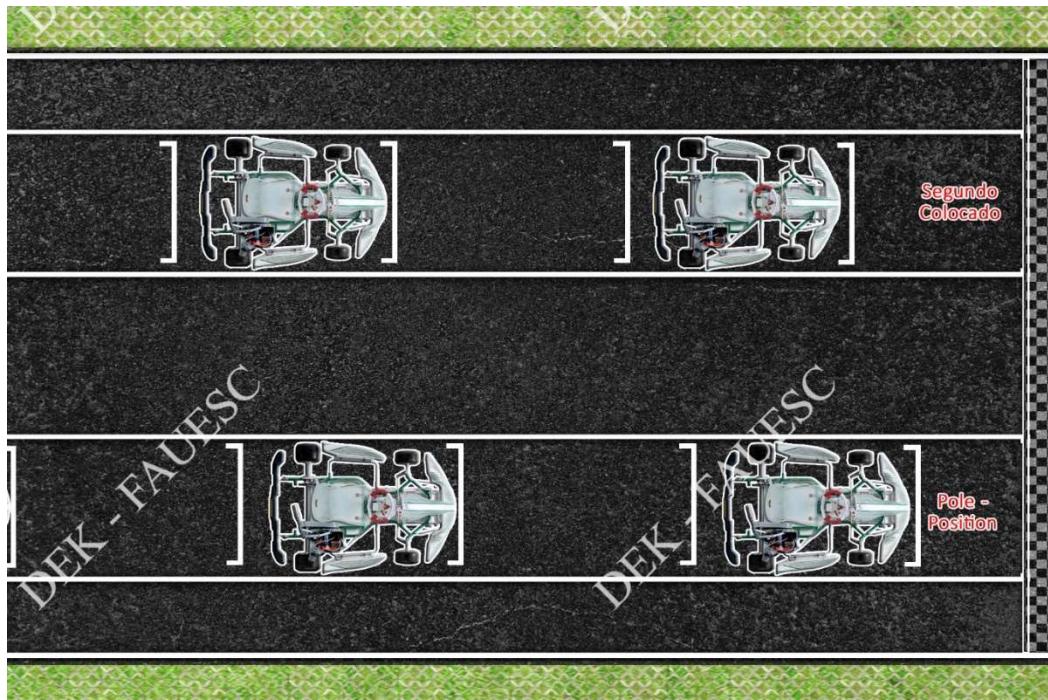
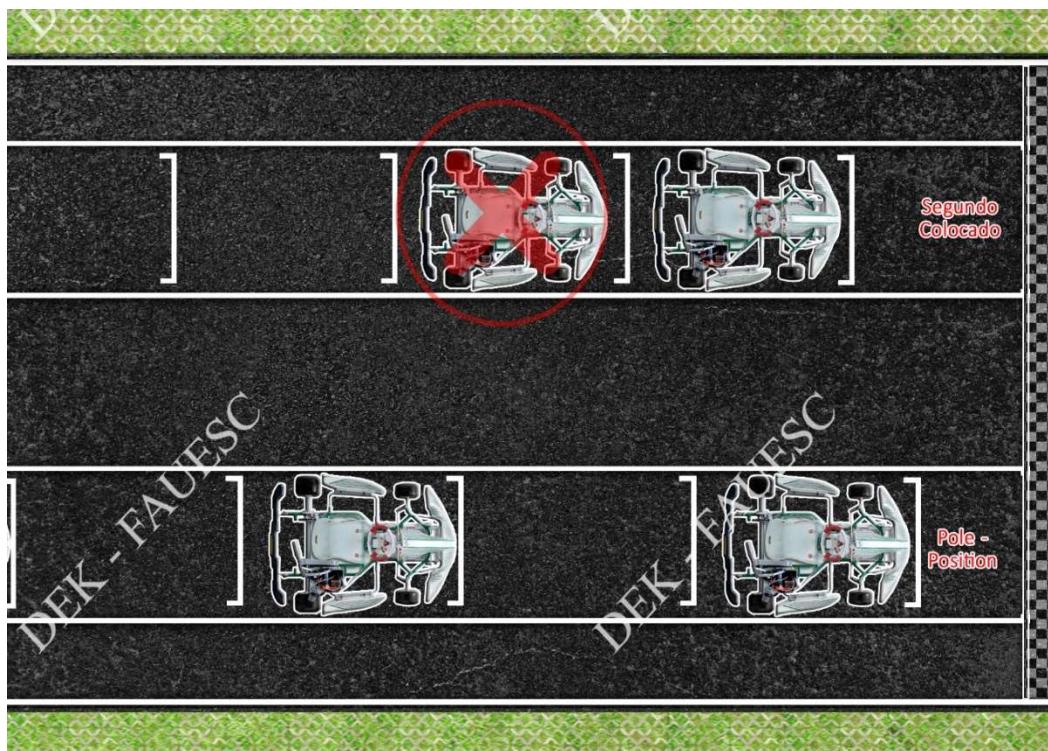
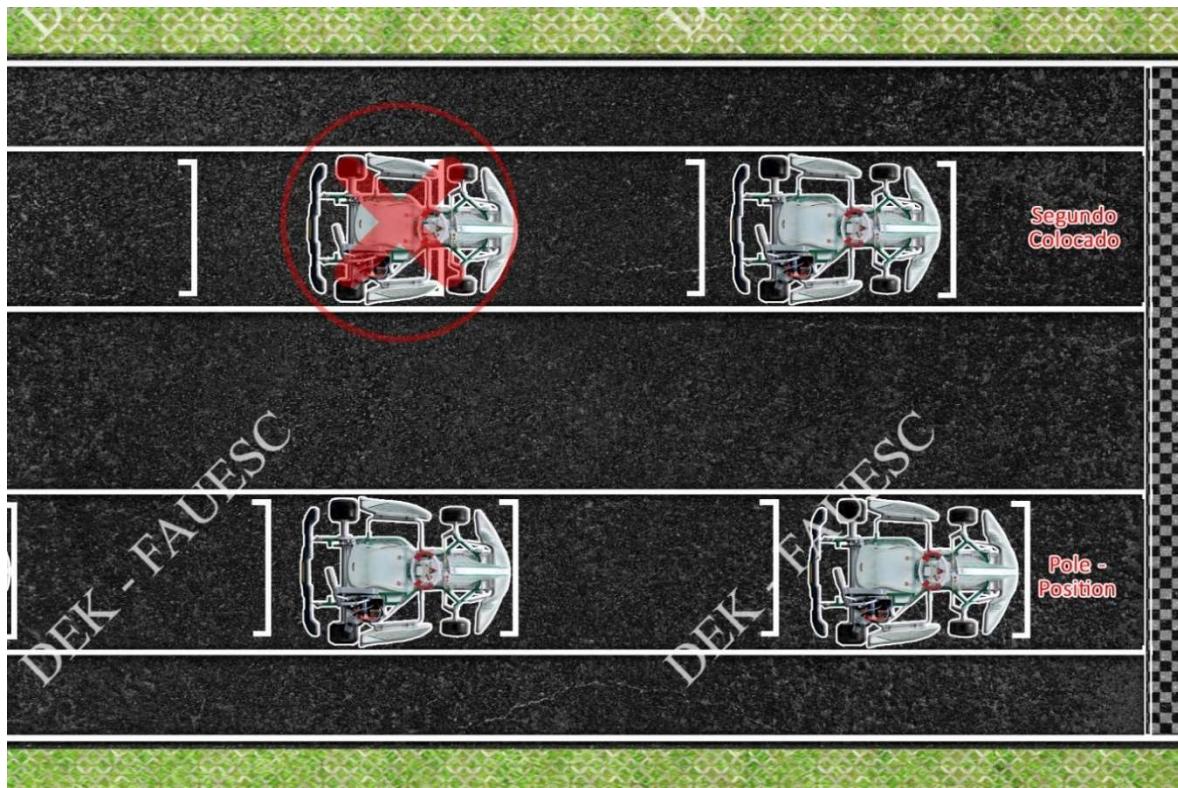
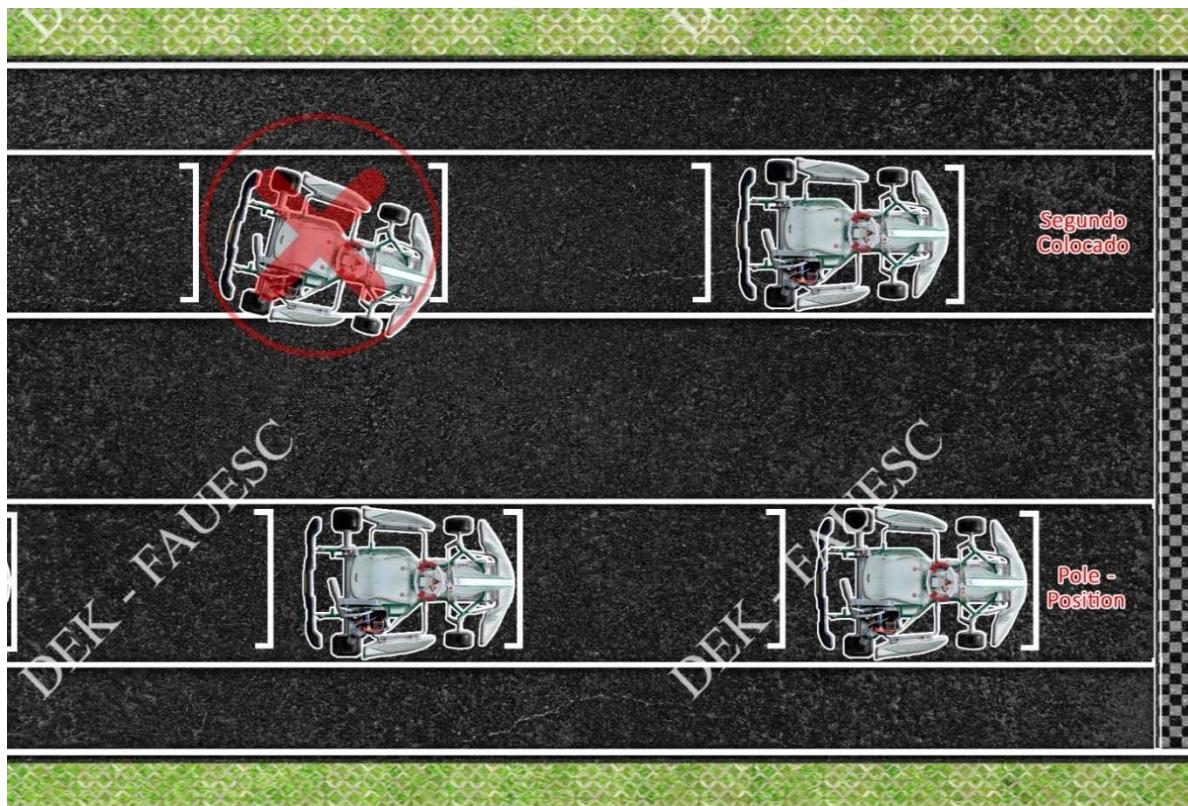


FIGURA 6 – ARTIGO 12º - PARÁGRAFO 18º



PARÁGRAFO 20º: Os karts deveram se posicionar no grid de larga dentro das canaletas com o bico do kart em cima da linha de indicação da posição, não será permitido que as rodas do kart estejam em cima da linha e para fora das canaletas, caso ocorra essa situação, o kart infrator terá 10 segundos acrescido ao seu tempo total da bateria (queima de largada).





PARÁGRAFO 21º: A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens serão permitidas, os mecânicos somente poderão ajudar karts na categoria FT 170 e SHIFTER a partir do momento em que os karts tenham passado pela Linha de Partida depois de dada a largada. Até este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus, sob pena de punição ao piloto ao qual ele pertencer, será proibida qualquer manutenção no grid de largada. 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.

ARTIGO 12º - DO ACESSO À PISTA

Para as categorias cujos conjuntos piloto/kart puderem ser empurrados na pista, a organização fornecerá jalecos de identificação 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).

PARÁGRAFO 1º: Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo mapa operacional da pista, delimitado por 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.

PARÁGRAFO 2º: Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

ARTIGO 13º - DO FINAL DE ATIVIDADE DE PISTA

Após o encerramento de treinos livres, tomada de tempo e baterias, 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., sob pena de desclassificação da atividade ou perda de 5 (cinco) minutos no próximo treino livre ou tomada de tempo.

ARTIGO 14º - DO RESULTADO

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

PARÁGRAFO 1º: 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.

PARÁGRAFO 2º: Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo.

ARTIGO 15º - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

Será declarado campeão, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado na soma dos pontos obtidos nas duas baterias, de conformidade com a TABELA 2.

- a) Fica definido a tomada de tempos como critério de desempate referente a pontuação obtida.
- b) Se o piloto não largar em uma bateria, sua pontuação será 0 (zero).
- c) Se o piloto não atingir 75% da quantidade de voltas previstas para a bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- d) Se o piloto for excluído ou desclassificado de uma bateria, sua pontuação será 0 (zero);
- e) No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos da pole position, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.
- f) Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da pole position. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da pole position. No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova.

Tabela 2 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

POLE POSITION	1º LUGAR	2º LUGAR	3º LUGAR	4º LUGAR	5º LUGAR	6º LUGAR
1 PONTO	24 PONTOS	22 PONTOS	20 PONTOS	18 PONTOS	16 PONTOS	14 PONTOS
7º LUGAR	8º LUGAR	9º LUGAR	10º LUGAR	11º LUGAR	12º LUGAR	13º LUGAR A ÚLTIMA POSIÇÃO
12 PONTOS	10 PONTOS	8 PONTOS	6 PONTOS	4 PONTOS	2 PONTOS	1 PONTO

PARÁGRAFO 1º: Para fazer jus à classificação, o piloto deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

PARÁGRAFO 2º: Sempre que 75% da quantidade total de voltas resultar em um número com decimais, o arredondamento será para o número inteiro anterior.

PARÁGRAFO 3º: A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts, o término dos treinos livres, tomada de tempo, bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

PARÁGRAFO 4º: A classificação do piloto nessa condição será sempre aquela registrada no momento da apresentação da bandeira.

ARTIGO 16º - DA PREMIAÇÃO

Serão premiados com troféus os 5 (cinco) primeiros de cada categoria, também será premiado o piloto que obtiver a pole position de cada categoria.

PARÁGRAFO 1º: Para receber o troféu o piloto terá que estar trajando seu macacão e sapatilhas devidamente fechados, com o seu capacete em mão.

PARÁGRAFO 2º: É obrigatório o uso de boné do patrocinador oficial do evento no pódio.

PARÁGRAFO 3º: Só será autorizada a saída do pódio após a foto oficial da premiação pelo fotógrafo oficial do evento.

PARÁGRAFO 4º: Qualquer infração ou desrespeito as normas percebida durante a premiação, será penalizada conforme o RNK e CDA 2025.

ARTIGO 17º - DAS INFRAÇÕES

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

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

ARTIGO 18º - DAS PENALIDADES

Todas as infrações contra o CDA, RNK, RPP e contra este Regulamento, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto:

- a) Advertência;
- b) Sinalizada;
- c) Verbal;
- d) Escrita;
- e) Perda de posição no grid;
- f) Acréscimo no tempo total;
- g) Perda de volta;
- h) Perda de posição na ordem de chegada;
- i) Impedimento de participação em treino oficial ou de parte dele;
- j) Multa (independentemente de outras sanções);
- k) Exclusão da tomada de tempo/bateria/prova;
- l) Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;
- m) Desclassificação da tomada de tempo/bateria/prova.
- n) Proibição de permanência nas dependências do Kartódromo, até mesmo em seu entorno já que toda a área citada é de posse particular.

PARÁGRAFO 1º: O concorrente que efetuar pagamentos com cheque sem provimento de fundos ou cartão de crédito com cancelamento do pagamento de parcelas à organização do evento, CBA, FAUESC e fornecedores da organização ligados diretamente ao evento, de sua emissão ou de terceiros, terá sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

PARÁGRAFO 2º: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários Desportivos.

ARTIGO 19º - DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou concorrente, desde que conste na ficha de inscrição, contra participantes da mesma prova e da mesma categoria.

- a) As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução;
- b) A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra o qual está sendo impetrada;
- c) A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação; e
- d) Um piloto ou concorrente que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantos forem os competidores implicados na ação.

PARÁGRAFO ÚNICO: Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de concorrentes de categorias igualmente distintas.

ARTIGO 20º - DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

Toda reclamação deverá ser feita por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado no Art. 27 do RNK.

- a) A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao Diretor de Prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos Comissários Desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias; e
- b) A reclamação poderá ser entregue diretamente à secretaria de prova, que a encaminhará ao Diretor de Prova e/ou seu adjunto, para o envio aos Comissários Desportivos.

ARTIGO 21º - DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

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

ARTIGO 22º - DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

Reclamações desportivas:

- a) Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante; e c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU.

Reclamações técnicas:

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU.

As condições para análise e julgamento das reclamações serão:

- a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
- b) No caso 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; e
- d) A CBA ou FAU devolverá o equipamento verificado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem resarcimento de eventuais danos causados aos mesmos

ARTIGO 23º - 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 prova), 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.

ARTIGO 24º - 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 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.