



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART

57º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2022

REGULAMENTO GERAL

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de sua filiada FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO ESTADO DE SÃO PAULO – FASP, fará realizar o 57º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – GRUPO 3 – 2022, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI 2022, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK/CIK 2022, o CODIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA 2022, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART - RNK 2022, este Regulamento Geral e o Regulamento Particular da Prova - RPP, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

Artigo 1º – LOCAL E PERÍODOS:

- I Local – Kartódromo Internacional Granja Viana – Cotia – SP;
- II Extensão e sentido da pista – 1.150m, no sentido horário;
- III Data – 28 de novembro a 3 de dezembro de 2022

AUTORIDADES DESPORTIVAS:

- | | | |
|-----|--|-----------------------------------|
| I | <i>Presidente da CBA:</i> | Giovanni Ramos Guerra |
| II | <i>Presidente da FASP:</i> | Paulo Eneas Scaglione |
| III | <i>Presidente do CTDN:</i> | Fabio Borges Greco |
| IV | <i>Presidente da CNK:</i> | Rubens Luiz Carcasci |
| V | <i>Presidente do Kart Clube Granja Viana:</i> | Marcello Hirsch |
| VI | <i>Presidente da Comissão Disciplinar CBA:</i> | A ser divulgado através de adendo |

AUTORIDADES DO EVENTO – a serem nomeadas para cada uma das duas fases:

- I Comissários Desportivos CBA;
- II Comissários Desportivos FASP;
- III Diretor de Prova;
- IV Diretor adjunto;
- V Juiz de Largada e de Chegada;
- VI Comissários Técnicos CBA;
- VII Auxiliar Técnico CBA;
- VIII Comissários Técnicos FASP;
- IX Auxiliares Técnicos FASP;
- X Secretário(a) CBA;
- XI Secretário(a) FASP;
- XII Responsável pela Cronometragem;

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



- XIII Responsável pelo Serviço de Segurança;
- XIV Serviço médico;
- XV Médico Responsável.

Artigo 2º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO REGULAMENTO:

2.1 Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento Técnico da FASP, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo de Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Artigo 3º – CATEGORIAS:

Endurance;

3.1 LICENÇAS PERMITIDAS – A prova será disputada entre Equipes formadas por pilotos com 13 anos completos ou mais e portadores das carteiras: Piloto Junior de Kart (PJK), Piloto Novato de Kart (PNK), Piloto Graduado de Kart (PGK), Piloto Sênior de Kart A (PSKA), Piloto Sênior de Kart B (PSKB) e Licença de Prova Única (LPU).

3.1.1 Os portadores de Licença Máster, PGC-B e PGC-A, quando convidados pela FAU para participar de provas estaduais de kart, não necessitarão de licença específica de kart (conforme ART. 31.3.9 do Código Desportivo do Automobilismo – CDA)

3.1.2 Pilotos de 13 a 15 anos serão aceitos apenas com a aprovação da organização, os karts que possuírem pilotos nesta idade deverão informar a secretaria de provas antes de efetuarem o pagamento de sua inscrição.

3.1.3 Um círculo laranja de diâmetro de 60 mm deverá ser colado ao lado da placa de numeração no caso de pilotos com idade citada no artigo 3.1.2.

3.2 CATEGORIAS DA PROVA

3.2.1 GERAL: classificação geral;

3.2.2 SENIOR: equipes compostas exclusivamente por pilotos com 38 anos de idade, completados em 2022.

3.2.3 Pódio será dividido em GERAL E SENIOR.

3.2.4 Máximo de 60 equipes inscritas.

3.3 EQUIPES INSCRIÇÕES – Será permitido que 01 piloto participe de no máximo 02 equipes, devendo estar inscrito nestas devidas equipes; a não-observância desta norma fará com que a equipe seja “desclassificada”.

3.3.1 No período de 29 de setembro a 27 de novembro de 2022: inscrição de R\$ 3.300,00, aluguel de motor de R\$ 1.600,00.

3.3.2 A partir de 28 de novembro: inscrição de R\$ 4.090,00, aluguel de motor de R\$ 1.980,00.

3.3.3 Composição das equipes – Podem ser compostas por no mínimo 2 (dois) pilotos e, no máximo 5 (cinco) pilotos, independentemente de suas graduações.

3.3.3.1 A inscrição para o evento dá direito a:

Treinos Livres: nos dias 01 e 02 de dezembro de 2022;

Aluguel de 01 motor;

Gasolina comum para a Tomada de Tempos e Prova;

01 credencial de carro por kart para os dias 02 e 03 de dezembro de 2022;

03 credenciais de mecânico;

01 jaleco para mecânico;

Cada piloto inscrito receberá 01 credencial (pilotos inscritos em mais de uma equipe ou categoria, receberá apenas 01 credencial);



Artigo 4º - RESPONSABILIDADES DO PILOTO

4.1 Todos os pilotos deverão participar do Briefing Oficial com o Diretor de Prova, que será realizado em local determinado pela organização.

Artigo 5º - FORMATO DA PROVA

5.1 CLASSIFICAÇÃO – Se o número de equipes for menor ou igual a 25, será realizada uma Tomada de Tempos conjunta de 07 minutos. Se o número de equipes for superior a 25, farão a composição de dois grupos, denominados 1 e 2, formados a partir do resultado do último treino livre, colocando no grupo 1 a equipe melhor classificada no treino, a segunda equipe classificada no grupo 2, a terceira colocada no grupo 1, a quarta no grupo 2 e assim sucessivamente. Serão programadas duas tomadas de tempo em separado para cada grupo, sendo ambas também de sete minutos cada.

5.2 FORMAÇÃO DE GRID – O grid será formado pela consolidação dos tempos dos dois Grupos, independentemente das condições climáticas, da seguinte forma: o grupo que contiver a equipe mais rápida no agregado dos tempos ocupará, de acordo com a ordem dos tempos no grupo, as posições ímpares: 1º, 3º, 5º, e assim por diante. O outro grupo ocupará as posições pares: 2º, 4º, 6º e assim por diante.

5.3 REGRAS PARA A CLASSIFICAÇÃO

5.3.1 Somente um piloto por equipe poderá fazer parte da Tomada de Tempo.

5.3.2 Durante a Tomada de Tempo os pilotos não terão acesso aos boxes e não poderão executar reparos mecânicos. Na eventualidade de danos ao kart, sua Tomada de Tempo será encerrada, devendo dirigir-se à balança.

5.3.3 Ao término da Tomada de Tempo o piloto designado pela equipe que participou da mesma deverá pesar junto com o kart, sob pena de desclassificação.

5.3.4 Se em qualquer momento da Tomada de Tempo for constatada qualquer irregularidade no sistema de escape do motor (acidental ou não) o kart será desclassificado (tendo recebido a bandeira preta com círculo laranja ou não) e largará ao final do grid.

5.4 LARGADA – Será do tipo Le Mans, com piloto sentado em seu kart. O mecânico poderá acionar os motores e na sinalização da placa de 30 segundos faltantes para a largada deverá de imediato voltar aos boxes.

5.5 DURAÇÃO DA PROVA – A prova terá duração máxima de 6 horas. Em caso de paralisação por bandeira vermelha, o tempo em que a prova tiver sido parada não será repostos.

5.6 PARADAS OBRIGATÓRIAS – Todas as equipes deverão ter 01 volta de no mínimo 15 minutos (que será oficializada pela cronometragem) e 03 voltas com no mínimo 05 minutos. As voltas obrigatórias acima elencadas deverão todas ser efetuadas ATÉ BOX FECHADO (5:40h de prova), com abertura na faixa de chegada e fechamento na saída dos boxes.

5.6.1 TROCA DE PILOTO – todas as vezes que uma equipe parar nos boxes será obrigatória a troca de piloto.

5.7 BANDEIRA VERMELHA

5.7.1 Não será considerada como válida a parada obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Caso uma equipe esteja dentro da área de box no



momento em que for apresentada a bandeira vermelha, o tempo desta parada será paralisado, valendo apenas o tempo cumprido até esta paralisação. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

5.7.2 Em caso de BANDEIRA VERMELHA, 01 volta obrigatória de 05 minutos será diminuída do total regulamentar, a critério da Direção de Prova, a cada 01 hora de paralisação.

5.7.3 A última das paradas obrigatórias deverá ser cumprida até 5h40min do tempo de Prova. Em caso de BANDEIRA VERMELHA antes do tempo regulamentar para cumprimento das paradas obrigatórias (5h40min do início da prova), e a prova seja reiniciada após este tempo regulamentar (5h40min do início da prova), a equipe que ainda não houver cumprido as mesmas terá o prazo máximo de 02 (duas) voltas após a relargada para cumpri-las.

5.7.4 Em caso de encerramento da Prova com BANDEIRA VERMELHA, as equipes que não cumpriram todas as voltas regulamentares serão punidas conforme Artigos 18.8.1 e 18.8.2:

5.7.5 Paradas Obrigatórias de 05 ou 15 minutos: o tempo faltante de cada equipe será dividido pelo tempo da volta mais rápida arredondado para o segundo inteiro superior (Ex: se a volta mais rápida for de 50.3 segundos, o tempo divisor será de 51 segundos). O número inteiro de voltas será descontado da equipe e o número fracionado será reconvertido em segundos e acrescido ao tempo, reposicionando a equipe dentro das outras com o mesmo número de voltas (Ex: se faltaram 2 minutos e 35 segundos para cumprir, e o tempo divisor for de 51 segundos, divide-se 155 por 51, resultando 3 voltas e 2 segundos).

5.8 NEUTRALIZAÇÃO DE PROVA ATRAVÉS DO SAFETY KART VIRTUAL (SKV) – Caso seja necessária a neutralização da prova, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

5.8.1 Apresentação de placa no PSDP (Posto de Sinalização de Direção de Provas) e em todos os postos de sinalização, com a mensagem PROVA NEUTRALIZADA.

5.8.2 Apresentação no PSDP da placa SKV (Safety Kart Virtual) acompanhada do número do kart líder no momento, que deverá controlar o ritmo do pelotão com os demais pilotos.

5.8.3 Bandeiras amarelas em todos os postos de sinalização e faróis amarelos em todas as posições disponíveis.

5.8.4 A partir deste momento todos os pilotos deverão reduzir imediatamente a velocidade, uma vez que a neutralização ocorre principalmente em casos em que a segurança está ameaçada. O líder deverá reduzir sua velocidade ao mínimo possível e tráfegar com uma das mãos erguida, para esperar que os outros pilotos se alinhem em fila indiana. Os demais devem reduzir a velocidade para níveis similares a 50% até alcançar a fila indiana controlada pelo líder. OBS: o alinhamento da fila indiana e manutenção de sua velocidade bem baixa é responsabilidade do líder. Se este falhar em cumprir esta determinação poderá ser punido com Time Penalty de 10s a critério dos Comissários Desportivos e Diretor de Prova.

5.8.5 Todos os pilotos deverão se posicionar em fila indiana, respeitando a posição de pista no momento em que a neutralização foi acionada:

5.8.5.1 Distâncias entre karts sequenciais serão anuladas;

5.8.5.2 Voltas de atraso não podem ser recuperadas, a não ser quando expressamente autorizado pelo Diretor de Provas ou Comissários;

5.8.5.3 Qualquer ultrapassagem é proibida, sob pena de Time Penalty que pode variar entre 30s e 2 min a critério dos Comissários, antes da relargada. Se esta não puder ocorrer, com o fim da prova decretado sob SKV, o tempo da pena será adicionado ao tempo total de prova do kart em questão.



5.8.5.4 Qualquer kart que apresentar movimento errático, desnecessariamente lento ou potencialmente perigoso, poderá ter a situação analisada pelos Comissários Desportivos e, se estes julgarem necessário, poderá ser punido a critério destes.

5.8.5.5 Se um kart necessitar entrar nos boxes durante a neutralização para reparos ou abastecimento deverá obedecer aos procedimentos de parada. Esta, todavia, não será contada como parada obrigatória, podendo ser feita no tempo mínimo possível. Deverá ao final desta posicionar-se ao final dos boxes, aguardando a autorização de um Comissário para retomar o pelotão, ao final deste. Se vários karts estiverem ao final dos boxes aguardando a autorização, deverão respeitar a ordem de posicionamento (chegada) que estavam na posição de espera ao final dos boxes.

5.8.5.6 Karts que tiverem iniciado sua parada obrigatória antes da neutralização poderão cumpri-la normalmente, devendo apenas aguardar ao final do pit-lane a autorização do Comissário para se juntar ao final do pelotão em marcha reduzida.

5.8.5.7 O diretor de Prova indicará uma volta antes da relargada. O líder somente poderá retomar a velocidade a partir de agitada a Bandeira Verde ou acionado o Sinal Verde no PSDP. Somente serão permitidas ultrapassagens após este momento. O período de neutralização da prova estará encerrado também a partir deste momento.

5.9 BANDEIRA AZUL – Somente será mostrada a partir do tempo de 5h40min decorridos de prova, para dar passagem aos 3 (três) primeiros colocados na Classificação Geral no momento.

Artigo 6º - PESO

6.1 PESO – O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha é de 200Kg. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto, será pesado o kart em ordem de marcha, ao término da Tomada de Tempo, durante a prova e no final da prova. Toda vez que o kart adentrar ao box durante a prova, por qualquer motivo, deverá primeiro passar pela balança para ser verificado seu peso.

6.2 PESO TREINOS – Durante os treinos realizados com os motores sorteados pela organização, será obrigatória a passagem pela balança da entrada e saída do box, sendo que somente será liberado para a pista o kart que estiver com o peso mínimo de 200 Kg.

6.3 FIXAÇÃO DE LASTRO – O lastro deverá ser afixado ao kart por meio de parafuso e porca (pode ser utilizado porca com borboleta), a constatação de lastro solto acarretará na imediata exclusão da equipe da Tomada de Tempos ou da Prova.

6.4 OPCIONAL ENGATE RÁPIDO – Para travamento das placas de lastro aos pinos de sustentação poderá ser utilizado o sistema de engate rápido, que é restrito aos pinos de lastro que estiverem fixados no chassi do kart, sendo vedada a sua utilização em pesos fixados ao banco. Este item será considerado opcional, podendo ser mantido o sistema anterior.

6.4.1 OPCIONAL CAPA DE BANCO COM LASTRO – Capas de banco com material granulado poderão ser admitidas desde que sua construção e fixação sejam aprovadas pelos Comissários Técnicos.

6.5 REGRAS DE PESAGEM

6.5.1 O kart deverá ser obrigatoriamente desligado em cima da balança. Será obrigatória a pesagem do



kart na balança colocada na saída do box, sendo que, durante a prova, somente será autorizado a voltar a pista o kart que estiver com peso mínimo de 205Kg.

6.5.2 Caso a equipe descida alterar o peso do kart após a pesagem na balança de saída do box, a equipe deverá realizar a pesagem novamente, respeitando a ordem da fila.

Artigo 7º - ENTRADA DE BOX

7.1 Todas as paradas no Box deverão ser de no mínimo 05 minutos (exceto as realizadas em regime de Safety Kart Virtual).

7.2 O piloto deverá parar o kart por completo na balança e esperar a liberação do comissário.

7.3 Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir em velocidade reduzida que será avaliada pelo Fiscal de Box; caso este julgue que a velocidade não está compatível o piloto poderá ser punido conforme ART. 20ª – ITEM 18.12.

7.4 Caso o motor não funcione após a pesagem, o kart poderá ser empurrado (por apenas um (1) mecânico com jaleco), desde que se obedeça ao item anterior.

7.5 Em caso de quebra na pista, qualquer mecânico (após a liberação da Direção de Provas) poderá ajudar a carregar e/ou trazer o kart para os boxes. Dentro do Box de uma equipe apenas os mecânicos daquela equipe poderão trabalhar.

Artigo 8º - ABASTECIMENTO

8.1 TANQUE DE COMBUSTÍVEL – O tanque de combustível deve ser apresentado ao abastecimento livre de qualquer resíduo (sólido, líquido ou variações, como gel). A organização pode, a qualquer momento, solicitar que o tanque seja esvaziado e novamente abastecido, diante da fiscalização, a título de pré-vistoria.

8.1.1 Original do fabricante do chassi: não será permitido intercâmbio de tanques de diferentes fabricantes.

8.1.2 O abastecimento durante a prova será feito antes da pesagem da saída para a pista.

8.2 Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizada a quantidade de até 07 litros de combustível.

8.3 RESPONSABILIDADES DA EQUIPE

8.3.1 É de responsabilidade da equipe que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos. A utilização de outro combustível ou adulteração do mesmo implica na desclassificação da equipe/piloto.

8.3.2 Quando a equipe for reabastecer, o motor deverá permanecer desligado e o piloto fora do kart.

8.3.3 O abastecimento e o reabastecimento dos karts durante tomada de tempos e a prova deverá ser feito obrigatoriamente no recinto de abastecimento determinado pela organização e somente por pessoas designadas para esta função.



Artigo 9º - NUMERAÇÃO

9.1 POSIÇÃO DO NÚMERO – A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal (gravata), no centro da proteção traseira (para-choque) e nas duas laterais da carenagem.

9.2 MEDIDAS DO NÚMERO – A numeração deverá ser colocada sobre um quadro medindo no mínimo 200x200mm +/- 10mm, com os números de 150mm +/- 10mm de altura e traço de 20mm +/- 5mm. Placas amarelas, números pretos, com letras G para Geral e S para Sênior.

9.3 SOLICITAÇÃO DE NUMERAÇÃO – O número será escolhido pela equipe/piloto de acordo com a disponibilidade e por ordem cronológica de inscrições. A numeração poderá ser alterada mediante requerimento por escrito, formulário disponível na secretaria de prova, até dia 29/11/2022, desde que não haja conflito com outra equipe/piloto. A participação em tomada de tempos ou prova com numeração diferente do que estiver registrada na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é dever exclusivo da equipe/piloto.

Artigo 10º - EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS

10.1 É obrigatório nos treinos e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseira, luvas, sapatilhas de competição, macacão homologados e protetor de costelas, conforme CDA e RNK. Durante a prova será obrigatória a utilização do nome do piloto na parte frontal do capacete, em lugar visível (medida mínima vertical de 2 cm). O equipamento de um piloto poderá ser checado quanto a seu estado funcional, conservação ou homologação a qualquer momento por qualquer Comissário. Constatada qualquer irregularidade a peça será retida e o piloto deverá se apresentar novamente ao Comissário com uma outra peça que atenda às exigências.

Artigo 11º - REPAROS MECÂNICOS

11.1 Todo e qualquer reparo mecânico no kart durante a prova deverá ser feito na área dos boxes. Em caso de quebra, acidente, pane seca dentro da pista ou qualquer outro motivo que impeça o piloto de trazer com recursos próprios o kart para o box, deverá o Chefe de Equipe comunicar o fato ao Diretor de Prova que poderá a seu critério neutralizar a prova. Neste caso será necessário aguardar até que todos os karts estejam em marcha reduzida, com ultrapassagem proibida e, só então, será autorizada a remoção do kart avariado da pista. A entrada dos mecânicos somente poderá ser feita com a autorização expressa de um Comissário de Prova. A desobediência a este item poderá resultar em punição para a equipe.

Artigo 12º - DAS VISTORIAS TÉCNICAS

12.1 Antes da Tomada de Tempos será realizada uma Vistoria Técnica para o abastecimento do combustível, óleo e a lacração dos motores. Após a Tomada de Tempos será realizada uma Vistoria Técnica para controle de peso e lacres. Uma nova Vistoria poderá ser realizada antes da largada. Os Comissários poderão, a seu critério, verificar o combustível nos tanques dos karts durante as paradas obrigatórias. Todas as equipes terão os motores instalados em seus chassis já lacrados, lacrando o motor no chassi em momento declarado na Programação Oficial do Evento. Todas as equipes deverão respeitar o lacre do motor ao chassi realizado pela organização. Numa eventual troca de motor a equipe deverá notificar o Comissário Técnico para que presencie a quebra do lacre para troca do motor e nova lacração do motor substituto ao chassi, controle na planilha de dados e transporte do motor retirado para a Sala de Motores, sob pena de desclassificação do kart. Qualquer equipe poderá, a qualquer momento e por qualquer motivo, ter o seu motor ou lacre vistoriados pelo Comissário Técnico, inclusive motor que tenha sido trocado. A última Vistoria Técnica será realizada ao término da prova, devendo assim todos os karts que fizerem jus a classificação dirigirem-se direto ao parque fechado da balança logo após a bandeirada final.



Artigo 13º - PNEUS

13.1 TREINOS OFICIAIS – Serão lacrados pela organização 02 jogos completos de pneus, podendo um deles ser de pneus usados, especificação MG SH (Vermelho), com códigos de barras para a identificação, sendo os novos adquiridos junto à empresa determinada pela organização. É proibida a utilização de outros pneus que não sejam os lacrados pela organização. Não será permitida a troca de pneus entre as equipes, independente que sejam karts da mesma equipe.

13.2 PROVA – Serão lacrados pela organização 01 jogo de pneus completo, mais 2 pneus a critério da equipe, especificação MG SH (Vermelho), com códigos de barras para a identificação, que serão adquiridos junto à empresa determinada pela organização. É proibida a utilização de outros pneus que não sejam os lacrados pela organização. Não será permitida a troca de pneus entre karts, independente que sejam karts da mesma equipe.

13.3 PNEUS DE CHUVA – Os pneus de chuva serão da marca MG, especificação Wet Weather, SW. Os pilotos poderão apresentar aos Comissários Técnicos 1 jogo de pneus do tipo Wet adquiridos anteriormente, desde que sejam novos, da marca e modelo previstos, para suas respectivas lacrações. Parágrafo Único: os Comissários poderão recusar estes pneus desde que conclua que os mesmos tenham sofrido qualquer adulteração, cabendo ao concorrente adquirir um novo jogo da organização

13.3.1 CHECAGEM DE PNEUS – No Parque fechado antes da balança de entrada serão checados pela organização os códigos de barra dos pneus, que será de responsabilidade das equipes manter no mínimo 01 (um) código de barras de cada pneu intacto.

13.3.2 Os pneus poderão ser checados (aditivos químicos e códigos de barra) a qualquer momento durante os treinos e prova.

13.3.3 Caso o piloto:

- a) Utilize em seu kart pelo menos 1 pneu de outro concorrente (o que usou e o que cedeu o pneu);
- b) Use pelo menos 1 pneu não-lacrado pela organização;
- c) Utilize em tomada de tempo ou corrida pelo menos 1 pneu lacrado para os treinos oficiais e vice-versa.
- d) Ou qualquer profissional que o faça em função de seu kart, tente adulterar a identificação de pelo menos 1 pneu, ou que atue em função de atrapalhar, impedir a verificação ou ludibriar os Comissários de modo a obter vantagem ilegítima; ... será excluído do evento, independentemente de outras sanções.

13.4 TROCA DE PNEUS – Na eventualidade de ser constatado um furo em um pneu, na balança de entrada será permitida a troca do mesmo. Caso fure um pneu, e a organização permitir (os pneus substituído e substituto deverão ser levados desmontados de rodas aos Comissários Técnicos para avaliação e registro do novo código na ficha do kart), a troca será feita por um pneu usado dos treinos do mesmo composto. O pneu substituído ficará retido para posterior análise.

13.5 Os 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.



13.6 Será permitida à utilização de máquinas pneumáticas ou elétricas para troca de pneus.

Artigo - 14º CHASSI / CARENAGEM

14.1 CHASSIS – Homologação CBA ou CIK Registrado na CBA, dentro de seus prazos de homologação. O chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, e para-choque traseiro estendido para a proteção das rodas traseiras. Cubo traseiro de (90 ± 1) mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio, cubo dianteiro de (90 ± 1) mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio, rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço, para-choque traseiro de plástico homologado CIK/FIA e/ou CBA ou de aço com abas protetoras das rodas traseiras. Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. 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. Os demais equipamentos serão de livre procedência. Nenhuma alteração será permitida em sua estrutura original, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível. Só poderá ser usado um chassi por EQUIPE (definida pelo número do kart), lacrado. O chassi declarado não poderá ser trocado a menos que haja a permissão do Comissário Técnico.

14.2 CARENAGEM – Modelo KGV2018/2019. É obrigatório realizar cortes na carenagem conforme descrito neste regulamento. Quaisquer outras modificações que venham ou não a alterar aerodinamicamente a carenagem são proibidas. Não serão permitidos adicionar quaisquer acessórios aerodinâmicos na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos, venturis, etc.). É obrigatório, por razões de segurança e confiabilidade, o emprego em karts de todas as marcas, dos seguintes dispositivos de estrutura e fixação das carenagens:

- Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como “espetos”);
- Fixação frontal: aparafusada diretamente no bico original do kart podendo ser usado amortecedores de borracha como distanciador na frente e obrigatório nas laterais do bico;
- Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart;
- Para-choque traseiro: uso obrigatório de para-choque de plástico homologado CIK-FIA ou CBA ou de metal completo, totalmente revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340 mm (sem a barra inferior).



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm



DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO



ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO



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

FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NA PARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE 44 mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200 mm

OBS: As medidas poderão ser checadas aleatoriamente a qualquer momento do evento. A desobediência a este item poderá resultar em punição para a equipe.

14.3 PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS – Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para a total adaptação, para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de vistoria específica).

14.3.1 CRITÉRIO DE USO – A equipe da qual fizer parte com 01 piloto portador de necessidades motoras especiais poderá usar este kart como sendo o 2º da equipe. A troca de kart será realizado à porta do box onde estiver esta equipe, sendo que o piloto que for substituir o piloto deficiente deverá permanecer ao lado de seu kart e somente poderá sentar e ser empurrado após a total parada do kart que adentrou ao box. A equipe deverá nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto a área de abastecimento. Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado pelo fiscal, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado a porta de seu box. Em caso de acidente ou quebra, o kart poderá ser retirado de imediato do Parque Fechado e somente irá para a pista quando o outro kart danificado estiver consertado, sempre acompanhado de um fiscal ou de um comissário técnico ou desportivo.

14.4 SUPORTE SENSOR – Uso obrigatório, posicionamento vertical, com o uso do “suporte azul”, na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



14.5 ARESTAS CORTANTES – Fica proibida qualquer saliência cortante e ou pontiaguda na parte traseira, que ultrapasse a linha do para-choque traseiro, exemplo: suporte de escapamento, suporte de placa, etc.

Artigo 15º - MOTOR

15.1 MARCA – Motor Honda GX 390, sorteado pela organização.

15.2 VELAS – serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.



15.3 DISTRIBUIÇÃO - Será sorteado e entregue 01 (um) motor para cada equipe. Ficando a disposição motores de reserva caso a organização julgue necessário.

15.4 REGRAS DE UTILIZAÇÃO

15.4.1 TROCA DE MOTOR EM TREINOS E TOMADA DE TEMPOS – cada equipe poderá fazer até UMA troca de motor após o início do treino livre do dia 01/12/2022 e até 30 minutos após o término deste treino, sem punição para a equipe. Caso a troca de motor seja feita após este prazo estabelecido, até o momento da largada da prova, a equipe será punida com um Time Penalty de 10 segundos, a ser cumprido durante a prova, após sinalização do Diretor de Prova.

15.4.2 TROCA DE MOTOR EM PROVA – Somente com autorização do Comissário Técnico, sendo que o motor trocado ficará à disposição da organização da prova, permanecendo lacrado. Em hipótese alguma o responsável da equipe poderá quebrar o lacre de um motor, ficando assim a organização da prova responsável pela quebra e colocação de um novo lacre.

15.4.2.1 Caso haja qualquer problema no MOTOR no alinhamento do kart para formação de grid, o kart será direcionado aos boxes, de onde largará após a passagem de todos os karts. Caso a troca de motor seja feita no período da abertura do abastecimento para a largada, o kart largará em último. Em caso de troca de motor, o mesmo deverá ser entregue aos comissários do evento.

15.4.2.2 Caso a equipe não esteja satisfeita com o desempenho do motor sorteado, poderá devolver o motor para a organização solicitando o sorteio de outro motor. Após a troca do motor a equipe não terá direito de utilizar o motor devolvido.

15.4.3 PROIBIDO O INTERCÂMBIO DE MOTORES – proibido troca de motores entre equipes e karts.

15.4.4 DANOS E AVARIAS – Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

15.4.5 Os motores serão entregues a cada equipe sem embreagem. Os motores serão lacrados pela organização, e a quebra do lacre, por qualquer motivo, sem a presença da organização, causará a desclassificação da equipe, mesmo que isto aconteça nos treinos.

15.4.6 Os motores deverão ser devolvidos para a organização após a última atividade de cada dia do evento.

15.4.7 Fica proibida a aceleração máxima do motor quando as rodas traseiras não estiverem no chão; o não cumprimento causará penalização de 5 minutos no treino livre.

15.4.8 A organização se reserva o direito de vistoriar qualquer motor a qualquer momento.

15.4.9 Equipes que deixarem que a água da chuva se misture ao óleo do motor terão que arcar com os custos da troca do óleo e se houver dano no mesmo este reparo será cobrado da equipe.

Artigo - 16º DEMAIS EQUIPAMENTOS

16.1 EIXO – Único, modelo MEGA KGV 2017/2018/2019. Somente será liberada a troca de eixo pelos Comissários Técnicos em caso de quebra. Os eixos têm a seguinte especificação: 50mm de diâmetro em toda a extensão, espessura mínima de 2,5 mm, comprimento de (1030±2) mm, dureza superficial de (90±3) HRB. A medição de dureza dos eixos pode fazer parte da vistoria ao final da Prova. Em qualquer caso, a dureza do eixo será determinada pela média de três medições, em posições diferentes a critério do Comissário Técnico. A qualquer momento a Organização se reserva o direito de solicitar a troca do eixo de uma equipe, se assim o julgar necessário.

16.2 RELAÇÃO – Pinhão de 13 dentes e coroa de 40 dentes (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada equipe será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória.



16.2.1 Liberadas as embreagens homologadas CBA.

16.2.2 Passo 428 (moto)

16.3 TANQUE CENTRAL e CAPACIDADE MÁXIMA DE ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEL – Original da marca e modelo de chassis, com capacidade de $(8,0 \pm 0,5)$ l. Os tanques originais de cada marca participante serão medidos durante os treinos e, caso seja impossível instalar um tanque nestas dimensões em alguma marca de chassis, sua capacidade será equalizada pela organização através de marca visível que poderá ser checada a qualquer momento durante o evento. Esta checagem também se estende ao combustível (aparelho leitor de qualidade).

16.3.1 Capacidade máxima de armazenamento de combustível de um kart, incluindo tanque, mangueiras, filtro (único) e reservatório do respiro não podem ultrapassar 8,8L. Para tanto:

- A mangueira que vai do tanque até a entrada da bomba (este ramal de mangueira inclui o filtro) não deve ultrapassar 125 cm.
- A mangueira do respiro do tanque não pode ultrapassar 30 cm.
- Estas mangueiras deverão ser confeccionadas com tubos flexíveis translúcidos de silicone ou similar com (10 ± 1) mm de diâmetro externo.

16.3.1.1 Qualquer tentativa de aumentar a capacidade acima através de qualquer artifício acréscimo de componentes (mangueiras extras, reservatórios extras, utilização de outros componentes do kart como reservatório e adulteração do formato dos componentes acima como estufamento de tanque, mangueiras de diâmetro maior que o especificado, etc) implicará na desclassificação sumária da equipe da prova.

16.4 SISTEMA DE ESCAPAMENTO – Modelo único WACS KGV2018, proibido qualquer tipo de modificação. Somente será liberada a troca do escapamento pelos Comissários Técnicos em caso de quebra e o mesmo deverá ser adquirido diretamente em local designado pela organização. Devido ao risco de rotação do escapamento, resultando em danos ao para-choques traseiro de plástico devido aos gases quentes de escape, a Organização autoriza o uso de defletores de calor ou limitadores de giro do escape de modo a impedir que a ponteira fique voltada para o para-choques. Escapamentos com o miolo danificado (passagem livre de gases, através de desgaste da chapinha soldada ou das chapas do miolo dobradas) não são permitidos e, portanto, podem causar a desclassificação.



16.4.1 CURVA DO ESCAPAMENTO – Será fornecida pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério da Direção de Provas.

NOTA: QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVA, IMPLICA EM



NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. MOMENTO DA OCORRÊNCIA E PUNIÇÕES DURANTE A TOMADA SÃO DESCRITAS NO ITEM 5.3.4. AVARIAS DURANTE A CORRIDA PODEM SER CHECADAS A QUALQUER MOMENTO POR QUALQUER COMISSÁRIO. SE A AVARIA RESULTAR EM MUDANÇA DO SOM EMITIDO ACARRETARÁ A BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA, INDICANDO QUE O KART DEVE REALIZAR UMA PARADA PARA EFETUAR O REPARO. SE QUALQUER AVARIA FOR CONSTATADA NA VISTORIA AO FINAL DA PROVA, O KART SERÁ DESCLASSIFICADO.

Para guiar as montagens, vale o estipulado a seguir:

1 – O Escapamento deverá ser fixado de maneira rígida ao seu suporte através de molas de tensão suficiente, de modo a que não haja movimento relativo entre estas duas peças em nenhum momento, inclusive na Vistoria Técnica. O Comissário deverá poder tentar movimentar o Escapamento com as mãos e este não poderá se movimentar em relação ao suporte;

2 – O Suporte do Escapamento deverá ser fixado ao chassi do kart (fixação ao para-choque traseiro, banco, ou qualquer outro componente flexível é proibido) de maneira rígida através de porcas, parafusos, hastes, ou qualquer outro elemento mecânico que garanta que o suporte, de modo a que não haja movimento relativo entre o Suporte e o chassi em nenhum momento, inclusive na Vistoria Técnica. O Comissário deverá poder tentar movimentar o Suporte com as mãos e este não poderá se movimentar em relação ao chassi. Será autorizado o uso de espaçadores de borracha, nylon ou qualquer outro elastômero para atenuar vibrações, não sendo autorizado o uso de molas de apoio ou fixação entre o Suporte e o chassi.

3 – A Curva de Escape deverá ser fixada à saída dos gases de escape do motor através de prisioneiros/porcas/arruelas, parafusos/arruelas ou mecanismo similar, empregando uma junta para garantir a vedação do conjunto;

4 – A fixação entre o elemento intermediário da Curva de Escape (se houver) ao elemento primário da Curva de Escape e ao Escapamento, ou a própria Curva de Escape (neste caso em peça única) ao Escapamento deverá ser feita através de molas com tensão adequada, que mantenha estas citadas peças unidas firmemente, e/ou Lacre da Organização (se assim for necessário) em qualquer momento, inclusive na Vistoria Técnica. O Comissário deverá poder tentar movimentar as peças descritas com as mãos sem ser capaz de causar qualquer separação entre elas.

Os Comissários Técnicos decidirão sobre os casos duvidosos durante a Vistoria Técnica ou a qualquer momento do evento, se assim julgarem necessário.

Se durante uma prova os Comissários Técnicos forem chamados a julgar se há qualquer alteração no Sistema de Escapamento de qualquer kart de qualquer categoria, poderão decidir se o kart deverá parar imediatamente para reparos ou se a avaliação será feita em uma parada programada ou mesmo ao final da prova, durante a Vistoria Técnica.

Fica determinado que cada equipe decidirá se deve executar reparos no seu kart caso haja alteração ou danos no respectivo Sistema de Escapamento, decorrente de quebra espontânea de componentes ou em razão de outros incidentes.

Qualquer falha no cumprimento de qualquer especificação estipulada neste Esclarecimento Técnico poderá, conforme avaliação dos Comissários Técnicos, causar a desclassificação do kart em questão.

16.5 BUJÃO DE REABASTECIMENTO E DRENAGEM DE ÓLEO – O bujão de reabastecimento e de drenagem estará lacrado desde o sorteio até o início da prova; o lacre do bujão somente poderá ser quebrado após o início da prova pela equipe, para verificação e/ou reabastecimento com o óleo de especificação 10W40 semi-sintético. Caso o motor apresente quebra por falta de lubrificação, ou detectada qualquer substância que venha a condenar o motor, ou óleo fora da especificação, os reparos serão de responsabilidade da equipe.

16.6 FILTRO DE COMBUSTÍVEL – Será fornecido pela organização e não será permitida a utilização de qualquer outro filtro.



16.7 FILTRO DE AR – Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização) e especial para chuva nesta condição (modelo fornecido pela organização). É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus Wet.

16.7.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria do mesmo, a equipe deverá solicitar a substituição diretamente para organização.

16.8 SUPORTE DE DISCO DE FREIO – Autorizado o uso de 01 (um) sobre-cubo encostado ao suporte do disco de freio para evitar o seu deslocamento em uso (“correr o suporte”).

Artigo 17º - RÁDIO COMUNICADOR

17.1 Proibido o uso de rádio comunicador de qualquer modelo entre piloto e equipe. Liberado o uso de aplicativos somente em celulares, desde que os mesmos estejam firmemente presos ao volante através de suporte adequado, que pode ser checado a qualquer momento e, sendo considerado inseguro, ter solicitada a sua retirada.

Artigo 18º - DAS PENALIZAÇÕES

18.1 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA – O piloto que receber esta bandeira terá de cumprir um Time Penalty de 10 segundos.

18.2 TIME PENALTY – Será cumprido pela equipe em área determinada pela Direção de Provas.

18.3 ULTRAPASSAGEM SOB BANDEIRA AMARELA DURANTE NEUTRALIZAÇÃO – Bandeira de advertência a ser cumprido após a relargada.



18.4 CORTE DE PISTA – Bandeira de advertência.

18.5 INVASÃO DE PISTA – Pessoas ligadas às equipes que não estiverem autorizadas a entrar na pista. Poderão ser punidas com TIME PENALTY de 1 minuto para a equipe.

18.6 PARADA OBRIGATÓRIA I – Caso não seja cumprida por completo a parada obrigatória, a equipe será penalizada com TIME PENALTY de 2 (duas) vezes o tempo restante para completar o tempo regulamentar (ex: fez uma volta de 14:59 Time Penalty de 02 segundos, ou uma volta de 5:33 Time Penalty de 54 segundos).

18.7 PARADA OBRIGATÓRIA II – Em caso do cumprimento das paradas obrigatórias, em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar, 5h40 min a partir do início da prova, a equipe será penalizada com Time Penalty de 02 vezes o tempo em que atrasou para cumprir a parada e deverá completar a volta regulamentar juntamente com o TIME PENALTY.

18.8 PARADA OBRIGATÓRIA III – Em caso do não cumprimento das paradas obrigatórias, em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar (5h40min), a partir do início da prova, a equipe será penalizada com o acréscimo ao resultado final de:

18.8.1 Parada obrigatória de 5 minutos – 10 voltas por parada não cumprida.

18.8.2 Parada obrigatória de 15 minutos – 30 voltas por parada não cumprida.

18.9 PARADA OBRIGATÓRIA IV – A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado para menos no tempo de sua parada de 15 minutos.

18.10 KARTS EM BOX FORA DA PROVA - Karts que estiverem parados nos boxes sem serem utilizados por mais de 40 minutos, e a organização constate que este kart está sendo preservado para ajudar outro kart na pista, poderá ser excluído do evento e não poderá retornar à pista.

18.11 BALANÇA I – Proibido o auxílio junto a plataforma de pesagem e em toda a área da balança. (Nenhum membro da equipe ou ajudante poderá auxiliar o piloto que está sendo pesado). Penalidade – Bandeira de advertência.

18.12 BALANÇA II – Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir em velocidade reduzida, que será avaliada por um fiscal de box. Os karts que na avaliação dos comissários transitarem com velocidade demasiadamente alta sofrerão um Time Penalty de 30 segundos.

18.13 DESRESPEITO A SINALIZAÇÃO DE DIREÇÃO DE PROVA BOX – (bandeira preta com bola laranja) Time Penalty - 1 minuto.

18.14 ANDAR EM SENTIDO CONTRÁRIO NA ÁREA DE BOX SEM A PERMISSÃO DE UM COMISSÁRIO Time Penalty - 1 minuto.

18.15 RESGATE DE KART NA PISTA – Será permitida a entrada da equipe para resgate exclusivamente com carrinho especial fornecido pela organização, somente com autorização da Direção de Prova e a critério do Diretor de Prova; o não cumprimento acarretará a equipe infratora Time Penalty de 1 minuto.



18.16 MANUTENÇÃO DO KART I – Se um kart parar na pista durante a prova, e vier a receber uma ajuda externa, deverá se encaminhar diretamente para o box; caso não o faça receberá bandeira de advertência.

18.17 Em todas as paradas na área de manutenção, inclusive para cumprimento de penalizações em tempo, poderá haver um acréscimo de tempo, a ser adicionado/cumprido durante a própria parada, que será estipulado pela Direção de Provas.

18.18 FALTA DE PESO – Qualquer infração por falta de peso, a Equipe será penalizada conforme itens abaixo:

18.18.1 TOMADA DE TEMPOS – A equipe será excluída se ao término desta o kart/piloto que participar estiver fora de peso.

18.18.2 PROVA – A equipe receberá as punições abaixo:

18.18.2.1 Falta de peso até 8.000 gramas – Time Penalty de 2 minutos, sendo que a 3ª (terceira) penalização por falta de peso a equipe será desclassificada da prova.

18.18.2.2 Falta de peso acima de 8.000 gramas ou falta de peso ao termino da prova – Exclusão da prova.

18.18.2.3 A organização poderá avaliar se o piloto será excluído da prova, caso haja uma batida em pista e o piloto perca um pedaço da carenagem, ou quebra visível de um componente, com autorização de um comissário.

18.18.2.4 EMPURRAR COM FALTA DE PESO – Caso seja identificado falta de peso em um kart que esteja ajudando outro, ambos poderão ser penalizados da mesma forma a critério da Direção de Provas.

18.19 PENALIZAÇÃO PNEUS

18.19.1 CHECAGEM DE PNEUS NA ENTRADA DOS BOXES – Poderão ser checados todos os pneus do kart. Caso a organização não consiga realizar a leitura do código de barras externo ou interno a equipe será penalizada com TIME PENALTY de 1 minuto por pneu não lido. A manutenção dos códigos de barra em estado legível é da responsabilidade da equipe. Se a mesma constatar que o código de barras está por perder esta condição deve acionar um Comissário Técnico para que este faça uma nova marcação para evitar a punição por ilegibilidade.

18.19.2 A aplicação de aditivos ou qualquer outro produto sobre aos pneus (externa ou internamente) com qualquer objetivo (alterar as características originais dos pneus, facilitar a montagem, etc.) é proibida. Caso seja identificada esta prática a equipe será desclassificada da prova.

Artigo 19º - RECURSOS E RECLAMAÇÕES

19.1 Conforme estipulado no CDA 2022

Artigo 20º - MERCHANDISING

20.1 Será proibida a distribuição e venda de material promocional e de merchandising nas dependências do Kartódromo, salvo com autorização da organização.



Artigo 21º - PREMIAÇÃO

21.1 CATEGORIA GERAL: Premiação será para as 05 primeiras equipes colocadas na prova.

21.2 CATEGORIA SENIOR: Premiação será para as 05 primeiras equipes colocadas na categoria.

21.3 Para cada degrau do pódio será oferecido 1 troféu (para a equipe) e 1 medalha para cada piloto.

Rio de Janeiro, de 06 de outubro de 2022.

GIOVANNI RAMOS GUERRA
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
Presidente

FABIO BORGES GRECO
Conselho Técnico Desportivo Nacional
Presidente

RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI
Comissão Nacional de Kart
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