



REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

DO REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS

Artigo 1º - Organização e Supervisão: A Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC, Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP, e a Federação Mineira de Automobilismo – FMA, farão realizar a disputa aberta denominada TOP KART Brasil 2014, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2014 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA** e neste regulamento.

Artigo 2º - Calendário:

- I Primeiro evento – 01 a 03 de maio – GP SÃO PAULO - Arena Kirin - Itú – SP;
- II Segundo evento – 03 a 05 de julho – GP SANTA CATARINA - Beto Carreiro - Penha – SC;
- III Terceiro evento – 28 a 30 de agosto – GP MINAS GERAIS - RBC Racing - Vespasiano – MG.

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

- I CADETE HONDA – aberta a pilotos PCK e PMK com idade superior a sete anos;
- II JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos PJMK;
- III JUNIOR – aberta a pilotos PJK;
- IV SUDAM – aberta a pilotos PGK e PSK A;
- V MASTER – aberta a pilotos PK; PSK B e PSK A;
- VI IAME TaG – aberta a pilotos PK, PSK B e PSK A;
- VII SHIFTER – Aberta a pilotos PJK (com 14 anos completos), PK, PGK PSK B e PSKA;
- VIII LOCAL – A ser definida no regulamento particular.

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

Artigo 4º - Inscrições: Para solicitar sua inscrição na prova, o piloto deverá preencher a ficha de inscrição no Portal <http://www.topkartbrasil.com.br>. Para que a inscrição seja confirmada, o piloto deverá obedecer ao seguinte procedimento:

- I O piloto deverá informar na ficha de inscrição quais as marcas dos equipamentos (chassi e motor) que utilizará. Essas marcas não poderão ser trocadas por outras durante o evento.

a) No caso da inscrição ter sido efetuada antecipadamente, uma eventual mudança da(s) marca(s) do chassi e/ou do motor, poderá ser solicitada, por escrito, no máximo até a última quarta-feira anterior ao início dos treinos livres.

II Efetuar o pagamento das taxas de inscrição e de locação do motor constantes nas tabelas das alíneas **a**, **b** e **c** deste inciso, conforme o período, seguindo as orientações do site do **TOP KART Brasil** no momento da inscrição:

a)

PERÍODO DE 01 A 21 DE MARÇO – PARA OS TRÊS EVENTOS			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete Honda	860,00	600,00	1.460,00
Demais categorias	2.480,00		2.480,00

b)

ATÉ 30 DIAS ANTES DE CADA EVENTO			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete Honda	350,00	250,00	600,00
Demais categorias TOP KART	950,00		950,00
Local	550,00		550,00

c)

APÓS O PRAZO (b) NA SECRETARIA DA PROVA DE CADA EVENTO			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete Honda	450,00	400,00	850,00
Demais categorias TOP KART	1.250,00		1.250,00
Local	550,00		550,00

III Apresentar na secretaria de prova o comprovante de inscrição e do pagamento das taxas previstas no inciso II deste artigo;

IV Efetuar o pagamento, na secretaria da prova, do Fundo de Premiação definido neste regulamento, no artigo 15, inciso III.

V Efetuar o pagamento, também na secretaria da prova, da quantidade de combustível definida no artigo 24 deste regulamento.

VI Efetuar o pagamento diretamente ao funcionário da MG Pneus, da quantidade de pneus definida no artigo 23 deste regulamento.

VII Apresentar sua Cédula Desportiva Nacional 2014, de acordo com sua categoria;

a) Serão admitidos pilotos estrangeiros, desde que solicitem a Cédula Desportiva Nacional CBA compatível com a idade e sua eventual experiência anterior.

VIII O pagamento do valor da inscrição dará ao piloto o direito ao uso de uma vaga num Box, uma credencial para seu uso pessoal, e a três credenciais de Box para os integrantes de seu time, uma credencial para estacionamento de um automóvel e uma credencial para estacionamento de um caminhão ou uma Van;

a) O piloto deverá preencher no site do **TOP KART Brasil**, após efetuar o pagamento, os dados para a confecção de sua credencial pessoal e a dos membros da sua equipe, anexando inclusive os arquivos das fotos 3x4 de cada um. Essa providência permitira que o piloto possa receber suas credenciais no momento da sua chegada ao credenciamento, no início do evento;

b) Para a confecção dessas 4 (quatro) credenciais o piloto não pagará pelas fotos, no caso das mesmas terem que ser tiradas na sala do credenciamento do kartódromo, no início do evento;

c) O piloto que se inscrever antecipadamente para os três eventos, receberá na sala de credenciamento no primeiro evento, as credenciais para toda a temporada do **TOP KART Brasil 2014**;

d) Na hipótese de um piloto enquadrado na alínea “c” deste inciso proceder a troca de algum integrante do seu time, uma nova credencial será confeccionada. Neste caso o piloto ou seu responsável legal pagará apenas a nova foto;

IX Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 700,00 (setecentos reais) para os veículos que as utilizarem na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

Artigo 5º - Uso dos boxes: A reserva do espaço na área de boxes será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser checada pelo **TOP KART Brasil**, através do respectivo extrato bancário.

I A equipe que estiver com todos os seus pilotos inscritos, e que apresente os respectivos comprovantes de pagamento até 30 dias antes de cada evento, terá garantido para si, um espaço para a montagem de seu box, em área compatível com o número de pilotos. Os demais inscritos ficarão sujeitos à disponibilidade de espaço, a ser definida pelo organizador do evento.

II Não será cobrada taxa adicional pelo uso de energia ou água, ou ainda pelo uso do box.

Artigo 6º - Sorteio e lacração dos equipamentos: Os motores da categoria Cadete Honda locados junto à RBC Preparações de Motores, e os pneus adquiridos junto à organização do evento/fabricante, serão sorteados nas seguintes condições:

I Os sorteios serão realizados no local e horários previstos na programação definida no Regulamento Particular de Prova - RPP, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico do **TOP KART Brasil**.

II Os pilotos poderão acompanhar todo o processo.

III Os motores das demais categorias, limitados a duas unidades por piloto, serão lacrados na data e horário constantes da programação citada no inciso I deste artigo.

Artigo 7º - Características do motor e acessórios incluídos: O motor, devidamente lacrado pela RBC Preparações, será entregue acompanhado dos seguintes acessórios:

I Cadete Honda – Marca Honda, modelo GX 160, completo, com carburador, filtro, embreagem e mesa.

SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 8º – Indumentária: Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

I Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;

II Macacão homologado para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;

III Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;

IV Protetor de pescoço obrigatório para as categorias Cadete Honda e Júnior Menor, e aconselhável para as demais;

V Sapatilha de competição;

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 9º – Treinos Livres e de aquecimento: Serão realizados de conformidade com a programação constante do Regulamento Particular da Prova.

Artigo 10 – Tomada de tempo: A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação a ser divulgada no regulamento particular.

- I A cronometragem será realizada com a utilização de sensores. Estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem lateral esquerda, na posição vertical, no mínimo a 10 cm da extremidade frontal da mesma. Caso o desenho da carenagem impossibilite esta fixação, a mesma ficará a critério do comissário técnico. A utilização dos sensores nesta posição será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s);
- II Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final “grid” de largada, através de sorteio;
- III Depois de iniciada a tomada de tempo, todas as categorias poderão, se necessário, ter o conjunto piloto / kart empurrado, sendo proibida qualquer manutenção mecânica para qualquer categoria.
- IV Em caso de empate no *melhor tempo* será considerado o segundo melhor tempo e assim sucessivamente. Se ainda assim persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

Artigo 11 – Baterias: O TOP KART Brasil será disputado em três baterias, conforme disposto abaixo:

- I Duas baterias classificatórias:
 - a) Cadete Honda – 10 voltas;
 - b) Demais categorias – 13 voltas;
- II Final:
 - a) Cadete Honda – 18 voltas;
 - c) Demais categorias – 20 voltas.
- III Na hipótese de empate na chegada das baterias, a melhor posição será outorgada ao piloto que tiver alcançado o melhor resultado na tomada de tempo;

Artigo 12 – Agrupamento de categorias – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

- I Da decisão dos Comissários sobre um eventual agrupamento de categorias, não caberá reclamação.

Artigo 13 – Grid de Largada – Os grids de largada de cada evento serão definidos da seguinte forma:

- I Primeira bateria classificatória: será montado com base no resultado da tomada de tempo.
- II Segunda bateria classificatória: Terá por base o resultado da primeira bateria classificatória.
- III Bateria Final: Será definido com base na maior soma de pontos obtidos nas duas baterias classificatórias, de conformidade com a tabela abaixo, e as eventuais bonificações por *pole-position* e melhor volta:

Colocação	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Pontos	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- IV O detentor da *melhor volta* fará jus à bonificação de 01 (um) ponto extra, a ser acrescentado à soma dos pontos obtidos nas duas baterias classificatórias.

SEÇÃO V – DA PARTICIPAÇÃO NA FINAL DA COMPETIÇÃO – TOP 12, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E PARTICIPAÇÃO ESPECIAL NO TERCEIRO EVENTO

Artigo 14 – Participação no evento final: Terão direito à participação na final do TOP KART Brasil, e consequentemente a concorrer ao título de campeão, em sua respectiva categoria, os doze pilotos que alcançarem a maior soma de pontos obtidos nos dois eventos iniciais, conforme tabela abaixo:

Colocação	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
1ª Evento	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
2ª Evento	17	14	12	11	9	8	6	5	3	2

- I Se ocorrer empate na soma final dos pontos, será utilizado para desempate o melhor resultado do segundo evento.
- II Classificação final – Será declarado campeão do **TOP KART Brasil**, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado dentre os doze classificados no terceiro evento da competição.
- III Poderão participar do evento final, em caráter especial, pilotos não classificados entre os doze melhores, ou que não tiverem participado dos dois primeiros eventos. Entretanto, esses pilotos não terão direito a figurar na classificação final do campeonato, mas tão somente à premiação no evento.

Artigo 15 – Premiação – Serão oferecidos troféus aos três primeiros colocados e aos *pole-position* de cada categoria em cada evento, e ao Campeão e vice-campeão do **TOP KART Brasil**.

- I Somente poderá subir ao Pódio para receber seus prêmios, o piloto que estiver trajando seu macacão e sapatilha devidamente fechados, e com o seu capacete na mão.
 - a) Não serão admitidos representantes de pilotos no pódio.
- II Fundo para Premiação: Cada piloto deverá efetuar obrigatoriamente o pagamento, além do valor de inscrição e demais custos de cada evento, de uma taxa para o fundo de premiação do evento, conforme disposto a seguir:
 - a) Categoria Cadete Honda: R\$ 50,00 (cinquenta reais);
 - b) Demais categorias: R\$ 100,00 (Cem reais);
 - c) Categorias Sudam e Shifter: R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais);
 - d) A soma dos valores arrecadados em cada categoria será incrementada pelo **TOP KART BRASIL** em 100%, multiplicando por dois o fundo custeado pelos pilotos, como forma de incentivo aos pilotos.
 - e) A premiação será assim distribuída:
 - Um prêmio de 60% (sessenta por cento) do fundo para o vencedor de cada categoria;
 - Dois prêmios de 20% (vinte por cento) do fundo a serem sorteados entre os demais competidores de cada categoria;
- III Será comunicado em adendo uma premiação complementar para o Campeão e Vice-Campeão de cada categoria do **TOP 12 do TOP KART Brasil**.

SEÇÃO VI - DAS PENALIDADES

Artigo 16 - Infrações: Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

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

Artigo 17 - Penalidades: Todas as infrações contra o CDA, à este Regulamento, aos Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos de Kart, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades ao 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 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.

Artigo 18 – Emissão de cheque sem provimento de fundos: O concorrente que efetuar pagamentos à **TOP KART BRASIL, CBA, FAU, CLUBE** ou a **FORNECEDORES** da organização ligados diretamente ao evento, com

cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

SEÇÃO VII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 19 – Casos omissos: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 20 - Validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de treinos livres e da tomada de tempo e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no artigo 17 deste regulamento e no CDA.

I Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

Artigo 21 – Lacre/Identificação: Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

I A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultará na exclusão/desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova.

Artigo 22 - Procedimentos: A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes exigidas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, e na presença do Comissário Técnico. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

I Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

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

III Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

IV Todos os equipamentos e ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos a disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.

Artigo 23 – Pneus: Cada piloto deverá adquirir da organização da prova, para utilização nos treinos, na Tomada de Tempo e nas três baterias, um jogo de pneus do tipo *slick*, com selo *kadet* para a categoria Cadete Honda, dois e meio jogos de pneus do tipo *slick AZ CIK SIZ Prime*, com selo amarelo para as categorias Júnior, Sudam e Shifter e dois jogos do tipo *HZ CIK SIZ Option*, com selo vermelho para as demais categorias, todos da marca MG.

- I Os pneus serão sorteados e lacrados pela comissão técnica no horário previsto na programação constante do Regulamento Particular da Prova e poderão ser conferidos a qualquer momento do evento.
- II Deverá ser utilizado 1 jogo de pneu slick para os treinos livres e aquecimentos e um jogo e meio para a tomada de tempo e baterias, exceto para categoria Cadete Honda.
- III Ao final das atividades da sexta-feira, os pneus deverão ser devolvidos no Parque Fechado, para a devida guarda, e retirados pelos pilotos no sábado pela manhã, para utilização na bateria final.
- IV No caso de defeito ou furo num pneu do tipo slick, o piloto somente poderá proceder à troca no primeiro caso, e à aquisição de outro pneu no segundo caso, mediante a autorização formal do Comissário Técnico.
- V Os pneus de chuva, homologados da marca MG, novos ou usados, desde que em bom estado de conservação, deverão ser entregues pelo piloto ou seu representante, durante a lacração dos pneus do tipo slick, à Comissão Técnica. Esses pneus serão devidamente identificados e acondicionados junto aos pneus do tipo slick destinados ao piloto. A responsabilidade sobre a origem e a conservação desses pneus será de exclusiva responsabilidade do piloto. A comissão técnica da prova poderá, a qualquer momento, proceder à verificação dos mesmos, e qualquer irregularidade constatada implicará na desclassificação do piloto.

Artigo 24 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, que o piloto deverá adquirir junto à organização do evento, será:
 - a) Categoria Cadete Honda – gasolina pódio sem aditivos ou lubrificantes;
 - b) Demais categorias – gasolina pódio com óleo lubrificante da marca Motul 800, específico para kart, na proporção de 25 para 1.
- II A quantidade para cada atividade será a que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	ATIVIDADE	TOMADA DE TEMPO	BATERIAS CLASSICATÓRIAS	BATERIA FINAL
CADETE HONDA		3 litros	3 litros	3 litros
DEMAIS CATEGORIAS		7 litros	7 litros	8 litros
LOCAL		A ser informado	A ser informado	A ser informado

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

Artigo 25 – Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

Artigo 26 - Proibições: Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

- I Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

Artigo 27- Equipamento: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, salvo disposição autorizada na categoria, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, carenagem, para-choque traseiro, motor, flange, carburador, “intake silencer”, curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

- I Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK ou CBA.
- II Somente poderão ser utilizados eixos normatizados neste regulamento.

Artigo 28 - Motor:

- I Motores Permitidos: Somente será permitida a utilização de motores homologados ou autorizados pela organização/CBA, como segue abaixo:
 - a) Para a categoria Cadete Honda: Mínimo de 160cc e máximo de 168cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, para a categoria Cadete Honda, autorizado pela CBA;

- b) Para a categoria SK: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, homologado CIK;
- c) Para a categorias IAME TaG: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água;
- d) Motores para outras categorias: Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a água, homologado pela CBA.
- II Preparação – Não serão aceitas qualquer alteração no motor homologado. Para efeito de vistoria será tomado como base o motor homologado e lacrado em poder da CBA ou da organização. **Permitido o intercâmbio somente de pistão e biela dentre os motores homologados, exceto para as categorias Cadete Honda, SK e IAME TaG.**
- III Transmissão - O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para as categorias Cadete Honda, SK e IAME TaG.
- a) O pinhão deverá ter as medidas homologadas pelo fabricante do motor utilizado.
- IV Medição do volume da câmara de combustão – Para todas as categorias será adotado o seguinte critério de medição da câmara de combustão:
- a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de acordo com a categoria, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- b) Deverá ser utilizada uma bureta graduada e óleo lubrificante ISO 10 (óleo para máquina de costura)
- b) A medição deverá ser feita com o motor à temperatura ambiente;
- V As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos (proibido rolamentos de cerâmica), gaiolas e coroa.
- VI Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.
- VII Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, será proibido.
- VIII Para as categorias que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para a prova aos Comissários Técnicos. Estes farão o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário Desportivo. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos e “ao visual” dos chefes de equipes.
- IX Refrigeração – os radiadores terão tamanhos e especificação de forma compatível a cada uma das categorias de motor, construídos em alumínio e refrigerados a água. Permitido o gerenciamento do fluxo de ar visando obter o máximo de eficiência no processo de refrigeração do motor, desde que o acionamento seja exclusivamente manual, operado pelo piloto, através de *fitas adesivas*, *cortinas* ou *persianas* de material plástico. Somente água poderá ser utilizada no sistema de arrefecimento, sendo permitido o uso de aditivo comercial.

Artigo 29 - Escapamento:

- I Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases, salvo disposição específica na categoria.
- II O sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco e o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.
- III Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 db (decibéis), conforme a regulamentação CIK / FIA.
- IV Deverá ser utilizado o escapamento com coletor (curva) homologado do motor utilizado, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência, exceto para as categorias SK.
- V Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento,

para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

- VI Mesmo que o escapamento não estiver completamente solto, que não tiver caído ou que não tiver o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no item V deste artigo, por motivo de segurança.
- VII “Power-valve” será proibido, ou seja, todo sistema que de forma manual, elétrica, hidráulica ou por qualquer outro meio, puder modificar o ciclo normal da descarga, ou o ciclo normal dos seus gases, em qualquer ponto entre o pistão e a saída do escapamento ao ar livre, quando o motor estiver em funcionamento.
- VIII Para a categoria SK, somente poderá ser utilizado o escapamento original do motor, sem retrabalho.
- IX Para as categorias PJMK, PJK e IAME TaG as medições de escape deverão ser como abaixo:



Obs. Será utilizada uma “trena” como ferramenta de medição.

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas;

A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

a) Categoria: Junior Menor e Junior:

O comprimento total do escapamento será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira

b) Categoria IAME TaG:

O comprimento total do escapamento será de 760,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos.

- X Para a categoria Cadete Honda deverá ser utilizado abafador homologado como escapamento, utilizando acoplamento padrão RBC.
- XI Abafador: Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA.

Artigo 30 - Carburador:

- I Somente poderão ser usados carburadores de borboleta, exceto para a categoria SK.
- II Preparação – Não serão aceitas qualquer alteração nos carburadores homologados, com exceção da categoria graduados, entretanto, deverão ser respeitadas as medidas limites. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- III Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA (exceto para as categorias, Cadete Honda e SK).
- IV Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” homologado CBA. Se durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador “intake silencer” ou filtro soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, independentemente da Direção de Prova ter ou não sinalizado ao piloto com bandeira preta com disco laranja, a equipe do kart deverá providenciar imediatamente a correção do problema no parque de manutenção quando na prova e parque fechado se nos treinos oficiais ou warm-up, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado prevalecendo somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

- V Em caso de chuva poderá ser retirado o elemento filtrante do filtro e poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para traz.

Artigo 31 - Peso:

- I O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.
- II Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, 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, salvo disposição em contrário. Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da comissão técnica.
- III O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra-porca, ou outro travamento. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica, e deverá ser lacrado.
- IV 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.
- V 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.

Artigo 32 - Chassi:

- I Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA para todas as categorias.
- II Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto nas categorias Cadete Honda e SK, e que poderão deslocar o suporte do banco, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará, na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova;
- III Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico rígido, do assento do piloto até a parte frontal do kart. Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10 mm de diâmetro.
- IV Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- V As rodas deverão ser homologadas, devidamente identificadas com a marca do fabricante do chassi homologado, com ou sem parafusos. Para a categoria Cadete Honda, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essas categorias.
- VI Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.
- VII A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK / FIA, que preveem um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.
- VIII O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido, e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

- IX Os pedais quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.
- X O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para a categoria Cadete Honda, e de dez litros para as demais, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes. Permitido colocar adesivos no tanque. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem.
- XI Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco, exceto para a categoria Cadete Honda, cujos tensores não poderão ser reguláveis.
- XII Será permitida a utilização de somente uma bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Cadete Honda, PJMK, PJK e PK.
- XIII A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para a categoria Cadete Honda e 140 cm, para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- XIV Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica.
- XV Permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA.
- XVI O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer à tabela abaixo e observadas as limitações de cada categoria:
- | Diâmetro do eixo (mm) | Espessura mínima da parede (mm) |
|-----------------------|---------------------------------|
| 30 | 4,9 |
| 31 | 4,7 |
| 32 | 4,4 |
| 33 | 4,2 |
| 34 | 4,0 |
| 35 | 3,8 |
| 36 | 3,6 |
| 37 | 3,4 |
| 38 | 3,2 |
| 39 | 3,1 |
| 40 | 2,9 |
| 41 | 2,8 |
| 42 | 2,6 |
| 43 | 2,5 |
| 44 | 2,4 |
| 45 | 2,3 |
| 46 | 2,2 |
| 47 | 2,1 |
| 48 | 2,0 |
| 49 | 2,0 |
| 50 | 1,9 |

Artigo 33 - Freios:

- I Os freios hidráulicos deverão ser homologados CBA.
- II Os freios mecânicos deverão ser autorizados pela CBA, e conter a marca do fabricante.
- III Os freios deverão ser comandados por um só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, devendo ser acionados por um sistema hidráulico ou mecânico, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança, ligando o pedal ao cilindro.
- IV O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, com tolerância por desgaste de 1,5mm na espessura e diâmetro externo, em relação ao valor especificado na ficha de homologação.

- V Na categoria Cadete honda será obrigatório o uso de freio mecânico. O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.
- VI Na categoria SK, os freios deverão atuar também nas rodas dianteiras.
- VII Os freios das demais categorias deverão ser hidráulicos.

Artigo 34 - Carroceria:

- I A carroceria deverá ser composta por duas carenagens laterais, uma dianteira e um painel frontal, conforme homologação CBA.
- II A carenagem lateral não poderá ultrapassar a altura de 400 mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro do perímetro delimitado pelo plano traçado entre as faces externas do pneu traseiro e dianteiro (alinhados), e o plano traçado entre as linhas limite das bandas de rodagem dos dois pneus (alinhados), de conformidade com o desenho abaixo:
- III O painel frontal não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50mm entre o painel e o volante e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.
Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.
- V Para a categoria Cadete Honda será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita, para a adaptação do motor.
- VI Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira. Permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
- VII Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
- VIII Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA.

Artigo 35 – Proteção traseira (para-choque):

- I Será obrigatória a utilização da proteção traseira homologada CBA, para todas as categorias, conforme especificações das respectivas fichas de homologação.
 - a) Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.
- II Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.
Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que de cujo kart a proteção traseira soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar ou cair. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

- III Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito no item II deste artigo.

Artigo 36 - Combustível:

- I Para as categorias PJMK, PJK, PK, PGK, PSK, IAME TaG e SK deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina pódio e óleo Motul, na proporção de 25:1.
- II Para a categoria Cadete Honda será utilizado como combustível gasolina pódio pura.
- III Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

Artigo 37 - Pneus:

- I Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, da marca MG sendo os mesmos fornecidos e sorteados pela organização.
- II 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.
- III Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.
- IV 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.
 - a) Caso o diretor de prova determine prova sob condições de chuva, nenhuma alteração poderá ser feita no kart, nem mesmo inverter as rodas.
 - b) O pneu de chuva (WET) não poderá ser montado na roda com o sentido marcado no pneu invertido;
- V Será proibido o uso de pneus recauchutados.
- VI A CBA, FAUS, clubes e 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.
- VIII Os pneus deverão ser montados no parque fechado e acompanhado por um membro da Comissão Técnica.

Artigo 38 - Identificação:

- I A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, e na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal.
- II Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço.
- III Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).
- IV Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, o espaço de 200X40mm na extremidade superior das identificações dos karts, e dez espaços de 1,50x1,0m.

Artigo 39 – Avaria técnica: Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

- I **Treinos livres ou de aquecimento** – O piloto deverá conduzir seu kart aos boxes ou a área de manutenção, conforme o caso, para que seu time efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.
- II **Tomada de tempo** – Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- III **Baterias ou prova** – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.
- IV A desobediência ao disposto no item I deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme o artigo 17 deste regulamento e ao CDA, a critério dos comissários desportivos.
- V A desobediência ao disposto no item II e III deste artigo poderá implicar na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

Artigo 40 - Monomarcas: Para as competições, a critério da organização, CBA / FAU(s) poderá ser determinada uma marca específica de qualquer equipamento homologado ou autorizado CBA ou homologado CIK, inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

Artigo 41 – Acessórios proibidos: Será terminantemente proibido nos treinos livres, classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como: telemetria ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor. Será também proibido o uso de quaisquer equipamentos de transmissão ou recepção de rádio-comunicação e ainda câmera de filmagem fixada no capacete. Fica permitida a utilização de conta-giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de registro de tempo por volta, e de temperatura da água, através de sensor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

Artigo 42 – Categoria Cadete Honda:

- I O motor será o Honda GX 160, a gasolina, quatro tempos, 5,5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV Coroa – deverá ser de 68 dentes, podendo ser alterada no regulamento particular de cada evento.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Carburador – Será proibida a sua troca.
- VII Flange – Terá furo base de 17,0mm, podendo ter pequenas variações de acordo com a equalização dos motores.
- VIII Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- IX Vela – Será proibida a sua troca.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35,0mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm e comprimento de 960,0mm ± 2,0mm, e com as seguintes características:

- XI Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA.
a) Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
b) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
c) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria.
d) Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria.
e) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0 mm e espessura mínima de 4,0 mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- XII Peso mínimo para o conjunto kart/piloto: **106kg**;
- XIII Identificação - Deverá ter fundo na cor verde com número na cor amarela.
- XIX **Características do motor e acessórios incluídos:** O motor, devidamente lacrado pela RBC Preparações, será entregue acompanhado dos seguintes acessórios:
a) Marca Honda, modelo GX 160, completo, com carburador, filtro, embreagem e mesa.
- XX **Condições para locação do motor –** O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:
a) A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da RBC Preparações de Motores, até o momento da sua devolução, será do piloto ou do seu representante legal.
b) Quaisquer danos externos causados ao conjunto motor, carburador, curva de escapamento, mesa, e filtro ou qualquer outro item fornecido pela RBC, também serão de responsabilidade do piloto, que deverá indenizar locadora, ao preço da tabela disponível na secretaria da prova, para cada item danificado.
c) Além das vistorias normais haverá vistoria sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados nº. de dentes da coroa e do pinhão, e a vela.
d) Os pilotos receberão os motores devidamente lacrados em vários pontos. A responsabilidade pela manutenção desses lacres será exclusiva do piloto, e o rompimento de qualquer um deles o sujeitará às penalidades de exclusão ou desclassificação.
e) Em caso de quebra em funcionamento do motor sob cavalete ou sem carga, também serão de responsabilidade do piloto, que deverá indenizar locadora, ao preço da tabela disponível na secretaria da prova, para cada item danificado.
- XXI **Condições para eventuais trocas de motores:** A RBC Preparações de Motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para a categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.
a) O piloto terá direito a solicitar uma primeira troca, independentemente do motivo, sem sofrer penalidade de perda de posições.
- Essa troca não exige o piloto ou o seu responsável legal, das responsabilidades previstas nas letras “a” a “d” do item XX deste artigo.
b) Se a segunda troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
1 - Se houver quebra do pistão;
2 - Se houver quebra da biela;
3 - Se houver a fusão da biela;
4 - Se houver a quebra do eixo virabrequim;
5 - Se a rosca da porca da curva esparar;
c) Se a segunda troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nos números “1” a “6” da letra “b” deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme disposto a seguir, além de responder pelo disposto nos itens XXII a XXIV deste artigo.
- XXII No caso de uma eventual segunda troca, durante ou após os treinos livres, o piloto perderá cinco posições no grid de largada da segunda bateria classificatória, independentemente de sua posição na tomada de tempo. Numa eventual terceira troca assim como nas eventuais subsequentes, essa perda será de sete posições, também nesta bateria segunda bateria classificatória, ou na bateria final, caso seja solicitada entre as duas baterias.
- XXIII Se a segunda troca for efetuada entre a bateria classificatória e a bateria final, o piloto perderá cinco posições no grid da final, também independentemente de sua posição de chegada na primeira bateria classificatória e na segunda bateria classificatória. Fica mantido o critério descrito no item XXII, para o caso de uma eventual terceira troca ou nas subsequentes.

XXIV O piloto interessado na troca do motor para a final deverá fazer sua solicitação em até 45 minutos após o término de sua segunda bateria classificatória, para que o procedimento seja feito na manhã do domingo. Se a solicitação não for feita no prazo estabelecido, a RBC Preparações de Motores não garantirá a troca para essa atividade.

Artigo 43 – Categoria Júnior Menor:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13) refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artificios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- II Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
 - a)NGK B9 EGV
 - b)NGK B10 EGV
 - c)NGK BR10EG
 - d)DENSO IW27
 - e)DENSO IW31
 - f)BOSCH W07 CS
 - g)BOSCH W08 CS
 - h)NGK B105 EGV
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm.
 - a)Esta peça será sorteada pela organização e a não utilização desta, implicará na desclassificação do piloto;
- V Coletor de escapamento (curva): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Deverá ser homologado CBA, conforme Art. 29 item 9.
 - a)Bocal de saída: 21mm – medido no anel.
- VII Abafador: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- X Entrada de ar – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- XI Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de 20,5 ± 0,2mm.
 - a)O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.
- XII Coroa – O diâmetro mínimo e o nº de dentes serão definidos no regulamento particular de prova.
- XIII Chassi – Deverá ser homologado CBA.
- XIV Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 32, inciso 16;

- XV Cubo de roda: o cubo de roda dianteiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm \pm 1mm, e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm \pm 1mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados. Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.
- XVI Filtro: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.
- XVII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135 Kg**.
- XVIII Identificação – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha

Artigo 44 – Categoria Júnior:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY 13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artificios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 1 l cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- II Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- a) NGK B9 EGV
 - b) NGK B10 EGV
 - c) NGK BR10 EG
 - d) DENSO IW27
 - e) DENSO IW31
 - f) BOSCH W07 CS
 - g) BOSCH W08 CS
 - h) NGK B105 EGV
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm.
- a) Esta peça será sorteada pela organização e a não utilização desta, implicará na desclassificação do piloto;
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria, conforme Art. 29, item 9.
- a) Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- X Entrada de ar – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- XI Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de 20,5 \pm 0,2mm.
- a) O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.
- XII Chassi – Deverá ser homologado CBA.

- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro 40 ou 50 mm, e em conformidade com o artigo 32, item 16.
b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

- XIII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.
XIV Identificação – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.
XV Filtro: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

Artigo 45 – Categoria Sudam:

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem, Maxter e lame MY13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 1 l cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- II VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
a) NGK B9 EGV
b) NGK B10 EGV
c) NGK BR10EG
d) DENSO IW27
e) DENSO IW31
f) BOSCH W07 CS
g) BOSCH W08 CS
h) NGK B105 EGV
- III Carburador – Permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva): Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria.
a) Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA.
a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 32, item 16, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
b) Cubo de roda: livres
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 160 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor preta.
- XIII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de 20,5 \pm 0,2mm.
a) O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.

- XIV Ignição – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).
- XV Filtro: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

Artigo 46 – Categoria Master :

- I Motor – Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsistem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA.
- II Velas – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a)NGK B9 EGV
 - b)NGK B10 EGV
 - c)NGK BR10EG
 - d)DENSO IW27
 - e)DENSO IW31
 - f)BOSCH W07 CS
 - g)BOSCH W08 CS
 - h)NGK B105 EGV
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado.
- VI Escapamento – Homologado CBA para a categoria.
 - a)Bocal de saída: 21 ou 25mm – medido no anel.
- VII Abafador: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X Chassi – Homologado CBA.
- XI Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 32, inciso 16.
- XII Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XVIII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- XIX Identificação – Deverá ter fundo na cor azul, com número na cor amarelo.
- XX Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de 20,5 \pm 0,2mm.
 - a)O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.
- XXI Ignição: Será opcional digital com corte ou analógica (sem variação.)
- XXII Filtro: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

Artigo 47 – Categoria IAME TaG:

- I Motor – IAME TaG 125cc – partida elétrica e refrigerado a água.
Proibido qualquer tipo de preparação e quaisquer artifícios que venham a impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão. Não é permitida a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer qualquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela do diâmetro de 14mm e passo de 1,25mm e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.
Será permitido somente o ajuste na terceira Luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da Ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da organização.
Proibida a utilização de biela, pistão ou componentes do virabrequim de qualquer outra marca que não a IAME e do modelo de motor em questão, e suas medidas deverão obedecer ao especificado em desenhos fornecidos pelo fabricante. O cabeçote do motor não poderá sofrer qualquer tipo de retrabalho.
a) O volume mínimo da câmara será de 11cc mín.
- II Velas – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
a) NGK B9 EGV
b) NGK B10 EGV
c) NGK B9ES
d) BOSCH W07 CS
- III Carburador – Da marca RC Racing homologação 2010 (específico do IAME TaG) e da marca Botto, homologação 2013, sem nenhum tipo de retrabalho ou intercâmbio de peças com qualquer outra marca. Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV Flange – Original do motor homologado, sem retrabalho.
- V Coletor de escapamento (curva) – Deverá ser homologado, sem nenhum retrabalho, conforme desenho do fabricante.
- VI Escapamento lame Homologado CBA 2013.
a) Ponteira de saída: 21mm – medido no anel.
- VII Abafador: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII Juntas – Livres, devendo manter sua função de vedação, somente 1 unidade de espessura máxima 2mm.
- IX Pirâmide – Original do motor, devendo apresentar a marca do fabricante e sem retrabalho.
- X Chassi – Homologado CBA.
a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 32, inciso 16.
b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 175 Kg.
- XII Identificação – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor azul.
- XIII Relação – Pinhão de 11 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de 22,8 \pm 0,2mm.
a) O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.
- XIV Ignição – Original do motor, digital com corte .
- XV Filtro: (Inlet silencer) Obrigatório o filtro da marca RBC, homologação 2013, completo, sendo facultada a retirada do elemento filtrante, caso seja declarada “prova com chuva”.
- XVI Centralina – Central eletrônica PVL-Sudam/MY/TaG-16.500rpm. Poderá ser eventualmente recolhida e sorteada, trocada por unidades da organização ou checada em bancada específica, a critério dos comissários.

Artigo 48 – Categoria Shifter:

- I Motor - Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:
- a) TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
 - b) MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15);
 - c) OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
 - d) BMB: modelo RAZ(27/M/18)
 - e) IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18)
- II Proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:
- a) Motores da nova homologação (dezembro de 2012) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/21) não serão permitidos no ano de 2014.
 - b) Cabeçote (bolha)– Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (M14 e passo de 1,25) e comprimento (18,5mm), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
 - c) Pistão – Permitido utilizar qualquer pistão original de fabricantes homologados de motor sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).
 - d) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nicasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.
 - e) Biela – Original TM ou nacional das marcas lame, KTT, PPK, MR, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.
 - f) Câmbio – Preparação Livre
 - g) 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.
- III Escapamento - curva original homologada em aço de espessura mínima de 0,75mm e marmitta abafadora original sem retrabalho. Liberado o uso da marmitta ELTO e Marmitta em fibra de carbono desde que mantidas as características originais dos componentes. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.
- IV Carburador – Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.
- V Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.
Flange – LIVRE.
- VI Velas – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.
- VII Pirâmide: original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de homologação e a especificação do motor.
- VIII Filtro de ar - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.
- IX Relação: Livre.
- X Chassi: – Homologação CBA ou CIK/CBA, dotados apenas de freios traseiros e dianteiros acionados pelo pé esquerdo, estes também com homologação CBA (sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, caliper(s), disco(s), pastilha(s) e mangueira (s)). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado. O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir:
- a) Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

40	2,9
50	1,9
 - b) Para-choque - Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

c)Freios – Homologado CIK/CBA e CBA. É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos

- X Peso: 180 Kg.
- XI Identificação: Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.
- XII Os itens não relacionados deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

Artigo 49 – Categoria Local: Esta categoria será regulamentada em cada evento individualmente.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 50 - Proibição – O presente regulamento foi elaborado pela organização do TOP KART Brasil, **Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC**, da **Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP**, e da **Federação Mineira de Automobilismo – FMA**. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidades envolvidas.

São Paulo, 15 de fevereiro de 2014.

Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC
Almir Battisti Petris

Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP
José Aloísio Cardoso Bastos

Federação Mineira de Automobilismo – FMA
Pedro Sereno de Mattos