



Federação  
Mineira de  
Automobilismo

## CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA COMISION SUDAMERICANA DE KARTING

### CAMPEONATO SUL-AMERICANO DE KART - 2015

#### CAPÍTULO I

#### REGULAMENTO DESPORTIVO

**Artigo 1º - Organização e Regulamentação:** A CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA – CODASUR, E A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, farão realizar o CAMPEONATO SUL-AMERICANO DE KART - 2015, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK/CIK, e este regulamento, com a supervisão da COMISION SUDAMERICANA DE KARTING - CODASUR.

**Artigo 2º - Local e datas:** A competição será realizada no Kartódromo RBC Racing, na cidade de Vespasiano, Estado de Minas Gerais, Brasil, no período de 12 a 17 de Outubro de 2015.

**Artigo 3º - Autoridades:**

Presidente da CODASUR:	Carlos García Remohi
Presidente da CBA:	Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente da FMA:	Pedro Sereno de Mattos
Presidente do CTDN:	Nestor Valduga
Presidente da CNK:	Rubens Maurílio Gatti
Presidente da Com. Disciplinar CBA:	Rubens Medeiros (21) 9 9649-5455 <a href="mailto:rufelmedeiros@hotmail.com">rufelmedeiros@hotmail.com</a>
Vice- presidente da Com. Disciplinar CBA:	Fernando Cabral Filho (21) 9 9921-1985 <a href="mailto:fernandocabralfilho@hotmail.com">fernandocabralfilho@hotmail.com</a>
Diretor da Prova:	A ser nomeado
Diretor Adjunto:	A ser nomeado
Comissário Desportivo – CODASUR	A ser nomeado
Comissários Desportivos – CBA	A serem nomeados
Comissários Técnicos – CBA	A serem nomeados
Cronometragem:	A ser definida
Serviço de segurança:	A ser definido
Serviço médico:	A ser definido
Secretário(a):	A ser nomeado(a)

**Artigo 4º - Pilotos Admitidos:** A disputa deste campeonato será aberta a todos os pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional de seus países, com validade para 2015, desde que enquadrados nas categorias previstas neste regulamento.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

#### **Artigo 5º - Categorias:**

- I **Categoria Cadete** - Aberta a pilotos com idade de sete anos completados até a data do controle administrativo, até onze anos.
- II **Categoria Sudam-Junior** – Aberta a pilotos com idade mínima de 13 anos completados até a data do controle administrativo, até 15 anos, não podendo completar 16 anos até 31/12/2015.
- III **Categoria Sudam** – Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados até a data do controle administrativo.
- IV **Categoria Sudam Sênior** – Aberta a pilotos com idade superior a 25 anos completos até a data do controle administrativo.

#### **Artigo 6º - Inscrições:**

- I **Local** – A inscrição deverá ser efetuada no período de 31 de agosto a 02 de outubro de 2015, através do site da CBA – [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br). Após esta data, as inscrições somente poderão ser feitas na secretaria de prova do evento, no Kartódromo RBC Racing - Rodovia MG 424 – Km 03 – Vespasiano – MG.
- II No ato da inscrição, o piloto deverá preencher e assinar a ficha de inscrição. Se for efetuada através da Internet, o piloto deverá enviá-la em arquivo eletrônico para o e-mail [cnk@cba.org.br](mailto:cnk@cba.org.br) ou via fax nº 55 xx 21 2221-4531, juntamente com o comprovante de pagamento das taxas previstas no inciso IV deste artigo.
- III Apresentar Cédula Desportiva Nacional 2015.
- IV Efetuar o pagamento da taxa de inscrição: de 31/08 a 02/10 – de R\$ 420,00 (quatrocentos e vinte reais) para a categoria Cadete, e de R\$ 1.400,00 (hum mil e quatrocentos reais) para as demais categorias. Após 02/10, de R\$ 500,00 (quinhentos reais) para a categoria Cadete e de R\$ 1.700,00 (hum mil e setecentos reais) para as demais categorias.
  - a) A segunda inscrição de um piloto em outra categoria ou no outro campeonato do mesmo evento terá um custo de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) para a categoria Cadete e R\$ 500,00 (quinhentos reais) para as demais categorias.
- V Fazer o pagamento na secretaria de prova do evento, de R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais) referentes ao aluguel de motor para a categoria Cadete.
- VI Fazer o pagamento de 12 litros de combustível para a categoria Cadete e de 28 litros para as demais categorias (na secretaria de prova do evento).
- VII Caso o piloto da categoria Cadete esteja inscrito apenas no Campeonato Sul-Americano, deverá efetuar o pagamento de R\$ 160,00 (cento e sessenta reais) na secretaria de prova do evento, referentes ao eixo traseiro .
- VIII Fazer o pagamento de 02 jogos de pneus para a categoria Cadete e Sudam Sênior ou 02 jogos e meio de pneus para as categorias Sudam Júnior e Sudam.
- IX Fazer o pagamento de 01 jogo de pneus “wet” para todas as categorias.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

**Artigo 7º – Especificações e Procedimentos de Sorteio de Motores para a categoria Cadete - Troca de motores – posicionamento no grid e perda de posições.**

- I O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- II Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
- III Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- IV Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.
- V Entre qualquer atividade de pista, os comissários poderão resorteir os motores.
- VI Condições para eventuais trocas de motores: A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo comissário técnico, que deverá comunicar imediatamente aos comissários desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até cinco minutos após a atividade de pista.
- VII Se a 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:
  - a) Se houver quebra do pistão;
  - b) Se houver quebra da biela;
  - c) Se houver a fusão da biela;
  - d) Se houver a quebra do virabrequim;
  - e) Se a rosca da porca da curva espanar;
  - f) Se a rosca do cabeçote espanar.
- VIII Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “f” do inciso VII deste artigo, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens abaixo, além de responder pelo disposto nos incisos II e III também deste artigo.
  - a) Duas posições na primeira troca;
  - b) Cinco posições na segunda troca;
  - c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
  - d) Essas penalidades têm efeito acumulativo.
- IX A penalidade será aplicada na próxima atividade classificatória do evento.

**Artigo 8º - Direitos:** Com o pagamento do valor da inscrição, o piloto terá direito ao uso de uma vaga nos boxes, ou a um espaço para montagem de barraca, uma credencial para seu uso pessoal, de duas credenciais de box, uma credencial de box/parque fechado, uma vaga no estacionamento de carros, e uma vaga no estacionamento de caminhões.

**Artigo 9º - Distribuição dos Boxes ou local para montagem de barracas:** A distribuição será procedida de acordo com a ordem de inscrição e confirmação do pagamento, sendo proibida a cobrança de qualquer taxa adicional, por mais especial que o box possa ser.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

**Artigo 10 – Uso de energia elétrica e água:** Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais) para os veículos que utilizarem esses serviços na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

**Artigo 11 – Das Atividades:** Nos circuitos ou pistas em que se realizarão as provas, serão proibidos os treinos ou qualquer outra atividade com kart, nos dez dias que antecederem o início dos treinos oficiais.

### **Artigo 12 – Do Número de Participantes:**

- I O número de participantes por bateria será de no máximo 36 karts por categoria.
- II Se o número de concorrentes for superior a 36, os treinos livres e a tomada de tempo serão realizados conforme sorteio para a formação dos grupos 1 e 2.  
Será realizada 01 (uma) tomada de tempo. O resultado da tomada de tempo será adotado como critério para desempate nas baterias classificatórias.  
Após a tomada de tempo, formarão então três grupos para as baterias classificatórias: A, B e C. O *pole position* deverá estar no grupo A, o segundo colocado no grupo B, o terceiro colocado no grupo C, o quarto colocado no grupo A e assim sucessivamente, conforme exemplo abaixo:

GRUPO A	GRUPO B	GRUPO C
1º tempo	2º tempo	3º tempo
4º tempo	5º tempo	6º tempo
7º tempo	8º tempo	9º tempo

Serão realizadas três **baterias classificatórias**. A primeira será entre os participantes dos grupos **AxB**, a segunda, entre os participantes dos grupos **AxC**, e a terceira, entre os participantes dos grupos **BxC**.

Serão atribuídos pontos aos participantes de cada **Bateria Classificatória** conforme abaixo:

1º colocado	0 ponto perdido
2º colocado	2 pontos perdidos
3º colocado	3 pontos perdidos, e assim sucessivamente.

Deverão ser somados os pontos das duas **Baterias Classificatórias** de que o piloto tiver participado.

Serão classificados para **Bateria Final**, os 28 (vinte e oito) com a menor soma de pontos entre os que tiverem participado das 03 (três) **Baterias Classificatórias**.

Os participantes não classificados entre os 28 (vinte e oito) melhores participarão de uma bateria de Repescagem, onde se classificarão os 06 (seis) primeiros colocados que comporão o Grid de 34 (trinta e quatro) participantes classificados para a final. Estes 06 (seis) classificados na Repescagem serão posicionados a partir da 29ª (vigésima nona) posição do grid de largada da Final.

No caso de empate na soma de pontos entre 02 (dois) ou mais competidores, o desempate será pela lista geral de tempos obtidos na **Tomada de Tempo**.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

Se um piloto for excluído ou desclassificado, ele receberá o número de pontos igual ao do número de participantes na bateria + 2 (mais dois) pontos. O piloto que não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao do número de participantes na bateria +1 (mais um) ponto.

- III Caso o número de participantes seja inferior a 36 karts, todos estarão juntos nos treinos oficiais, tomada de tempo e nas duas baterias classificatórias.

Será realizada uma tomada de tempo.

A ordem de largada da 1ª bateria classificatória será pela tomada de tempo. A ordem de largada para a 2ª bateria classificatória será também pela tomada de tempo.

Serão atribuídos pontos aos participantes de cada bateria classificatória como abaixo:

1º colocado	0 ponto perdido
2º colocado	2 pontos perdidos
3º colocado	3 pontos perdidos, e assim sucessivamente.

A ordem de largada para a final será pela soma dos pontos perdidos das baterias classificatórias.

Se um piloto for excluído ou desclassificado, ele receberá o número de pontos igual ao do número de participantes na bateria mais 2 pontos.

Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao do número de participantes mais 1 ponto.

### **Artigo 13 - Largada da Prova:**

Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

A saída será do parque fechado, onde será formado o pré-grid. Serão dadas 02 (duas) voltas de apresentação para o aquecimento. Fica proibido o funcionamento de motores nos boxes e no parque fechado.

Nas voltas de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente.

O piloto que por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou, ainda, se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema, e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

O concorrente poderá voltar à sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, procurando ultrapassar seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for efetuada por sensores, ou com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua a posição no "grid", e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, poderá sofrer penalidade por queima de largada de 3 (três) segundos, e



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, poderá sofrer penalidade de 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

- I Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo “pole-position”, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do “pole-position”. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do “grid”, e não poderá estar à frente do *pole-position* em nenhum momento.
- II Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.
- III No caso da ocorrência de queima de largada será apresentada ao piloto infrator uma placa “TIME PENALTY” acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por uma antena dos sensores da cronometragem colocada na linha de 25 metros.
- IV A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha do PSDP, dependendo da configuração da pista.
- V A largada poderá ser por sinal luminoso ou por bandeira.

#### **Artigo 14 - Tomada de Tempo:**

- I **Duração** – Será realizada uma única tomada de tempo, e ela será válida para as duas baterias classificatórias. A sessão de tomada de tempo será de dez minutos para cada grupo.
- II **Composição dos grupos** - A composição dos grupos para a tomada de tempo será determinada através de sorteio, e por categoria. A quantidade de karts por grupo será determinada pelos Comissários Desportivos.
- III **Horário limite** – Os pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto não poderão participar da tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado por tempo, obedecida a ordem do sorteio previsto no inciso IV deste artigo, no qual eles serão incluídos.
- IV **Concorrentes sem tempo** - Os concorrentes que não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no "grid" determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado por tempo.

#### **Artigo 15 - Uso do Box:**

A entrada no box, quando autorizada, somente poderá ser feita através da zona de desaceleração, devendo o piloto levantar o braço, sinalizando a sua intenção, e assegurando-se de que poderá fazê-lo sem risco para si e para os outros concorrentes.

- I Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes deverá ser percorrido obrigatoriamente em velocidade moderada, a fim de preservar a segurança de todos. O descumprimento desse item poderá resultar em penalização ao piloto.
- II Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes poderá ser utilizada no seu sentido contrário. Por essa infração o piloto poderá ser excluído e desclassificado da prova.





**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

- III Será proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes, a não ser exclusivamente para colocar o kart em movimento.
- IV Mecânicos, auxiliares, chefes de time, etc., somente poderão se fazer presentes na área de box, usando calçado fechado.
- V Nos Campeonatos/torneios Nacionais, os karts deverão ser conduzidos aos boxes com seus motores desligados, conforme regulamentação específica de cada uma dessas competições. Esse procedimento poderá ser adotado em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentado.
- VI Funcionamento dos motores - Será expressamente proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes.

#### **Artigo 16 - Indumentária:**

Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Os pilotos da categoria Cadete deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço. Nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e /ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

- I No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH;
- II As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;
- III A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

**Artigo 17 – Procedimentos durante as atividades de pista:** Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova sinalizará ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

- I Treinos livres ou de aquecimento – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção ou aos boxes, 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 – 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 Classificatórias e Final - 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 abandonado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.



**Artigo 18 – Restrições:** O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.

**Artigo 19 – Proibições:** Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no "grid" de largada.

**Artigo 20 – Número de voltas:** As baterias classificatórias e a final serão realizadas com o seguinte número de voltas:

Categoria	Baterias Classificatórias	Bateria Final
Cadete	10	15
Sudam Júnior	15	25
Sudam	15	25
Sudam Sênior	12	20

**Artigo 21 – Procedimentos após a tomada de tempo e as baterias:** Ao término da tomada de tempo, baterias classificatórias e final, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação dos mesmos.

**Artigo 22 – Lacração de equipamentos:** - Após o término da tomada de tempo, baterias classificatórias e de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados dessas atividades.

**Artigo 23 – Parque Fechado:** Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.

**Artigo 24 – Título:** - Será declarado "CAMPEÃO DO CAMPEONATO SUL AMERICANO DE KART – 2015" em cada categoria o piloto VENCEDOR da Final, e assim sucessivamente.

**Artigo 25 – Premiação:** Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.

**Artigo 26 – Reclamações:** Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada de acordo com o CDA 2015 da CBA.





**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

**Artigo 27 – Concorrente** - Será de total responsabilidade do piloto e seu representante legal, a conduta de qualquer pessoa a ele ligada, seja mecânico, auxiliar, parente, amigo, etc., cabendo-lhe simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.

**Artigo 28 – Isenção** - A CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA - CODASUR e a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA, a Federação Mineira de Automobilismo – FMA, o Serra Verde Kart Clube - SVKC, e os Patrocinadores envolvidos no evento, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

**Artigo 29 – Casos Omissos** - Os casos omissos serão julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

## **CAPÍTULO II**

### **REGULAMENTO TÉCNICO**

**Artigo 30 – Procedimentos anteriores à atividade de pista:** Para a tomada de tempo, baterias classificatórias, pré-final e final, os karts deverão ser encaminhados ao Parque Fechado, nos horários previstos, sem os pneus. Após o ingresso dos karts, os pneus serão retirados do depósito, para a respectiva montagem. Ao término da tomada de tempo e baterias, e após a devida liberação pelo Comissário Técnico, os pneus serão obrigatoriamente devolvidos ao depósito, antes da retirada dos karts do Parque Fechado. Qualquer procedimento contrário ao acima estabelecido implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para a utilização na tomada de tempo ou nas baterias a que estiverem destinados.

Parágrafo único: Caso o piloto venha a utilizar em seu kart pneu de outro concorrente, poderá ser eliminado da competição, independentemente de outras sanções.

**Artigo 31 – Abastecimento/Local:** Tanto na tomada de tempo, quanto nas baterias classificatórias e final, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível, (conforme a categoria) na quantidade de até três litros para a CADETE, e para as demais categorias seis litros para a tomada de tempo, sete litros para as baterias classificatórias e oito litros para a final. Será proibido, sob pena das sanções previstas:

- I Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores.
- II Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
- III Retornar com o kart ao box, após abastecido.
- IV A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja da Direção de Prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

**Artigo 32 – Chassis:** Deverá ser homologado CIK ou por ASN filiada à CODASUR.

- I Freios: Deverá ser Sudam homologado CIK-FIA ou ASN de origem do piloto, somente no eixo traseiro.
- II Eixos:
  - a) Cadete: Deverá ser obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 35,0mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas (serão fornecidos por sorteio).
  - b) Sudam Júnior: Eixo de 40 ou 50mm de acordo com tabela CIK/FIA;
  - c) Sudam: De acordo com a tabela CIK/FIA.
  - d) Sudam Sênior: Eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm e comprimento de 1060mm no máximo, de acordo com a tabela abaixo:

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 – Pneus:** Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempo, baterias classificatórias e final, pneus fornecidos pela organização, que serão identificados e entregues através de sorteio, para serem montados pelos times no Parque Fechado e devolvidos à organização para a guarda.

Para as categorias Cadete e Sudam Sênior serão lacrados 02 (dois) jogos de pneus da marca MG, selo vermelho, sendo 01 (hum) para os treinos livres e 01 (hum) para a tomada de tempo, baterias classificatórias e a final.

Para as categorias Sudam Júnior e Sudam serão lacrados 02 (dois) jogos e meio de pneus da marca MG, selo amarelo, sendo 01 (hum) para os treinos livres, 01 (hum) para a tomada de tempo e as baterias classificatórias, sendo permitido substituir meio jogo para a final.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

#### **Artigo 34 – Carburador:**

- I **Categoria Cadete:** Fornecido juntamente com o motor, e sua troca será proibida.
- II **Categoria Sudam Júnior:** 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.
- III **Categoria Sudam:** Será permitido o uso de carburador homologado CIK ou ASN de origem do piloto, com diâmetro na altura do difusor livre e medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração de 28,0mm.
- IV **Categoria Sudam Sênior:** Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

#### **Artigo 35 – Relação:**

CATEGORIA	NÚMERO DE DENTES	
	PINHÃO	COROA
Cadete	20	68
Sudam Júnior	10	74
Sudam	10	Livre
Sudam Sênior	10	75

#### **Artigo 36 – Peso:** Os pesos dos conjuntos kart/piloto serão os que constam da tabela abaixo:

CATEGORIA	PESO (KG)
Cadete	106
Sudam Júnior	150
Sudam	160
Sudam Sênior	170

#### **Artigo 37 – Identificação:**

- I A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, no centro da proteção traseira, e nas carenagens laterais na parte traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta. Nas carenagens laterais as medidas acima ficam limitadas às suas dimensões.
- II Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca, de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm como segue abaixo:
  - a) Categoria Cadete – C
  - b) Categoria Sudam Júnior – SJ
  - c) Categoria Sudam – S
  - d) Sudam Sênior - SSE



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

### **Artigo 38 – Categoria Cadete – itens específicos:**

- I *Motor* – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
  - a) O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 14. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.
  - b) O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa com no máximo 68 dentes.
  - c) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- II *Embreagem* – Será proibida a sua troca.
- III *Filtro* – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- IV *Vela* – Será proibida a sua troca.
- V *Chassi:*
  - a) Mangas de eixo – Deverá ser Homologada / autorizada pela ASN do país de origem do piloto, com a marca do fabricante.
  - b) Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
  - c) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- VI *Rodas* – Deverão ser homologadas / autorizadas CBA / ACA para a categoria, com a marca do fabricante.
- VII *Cubo de roda* – Deverá ser homologado / autorizada pela ASN do país de origem do piloto, com a marca do fabricante, largura de 90mm  $\pm$  1mm de magnésio.
- VIII *Mancal do rolamento do eixo traseiro* – Deverá ser homologado / autorizado pela ASN do país de origem do piloto, com a marca do fabricante.
- IX *Freio* – Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco de freio com furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- X Padrão de referência - Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

### **Artigo 39 – Categoria Sudam Júnior – itens específicos:**

- 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 18cm<sup>3</sup>, 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:
- NGK B9 EGV
  - NGK B10 EGV
  - NGK BR10EG
  - DENSO IW27
  - DENSO IW31
  - BOSCH W07 CS
  - BOSCH W08 CS
  - NGK B105 EGV
  - NGK BR9EIX Iridium
  - NGK BR10EIX Iridium
- III *Flange* – Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- IV *Coletor de Escapamento (curva)* – Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- V *Escapamento* – Homologado CBA 2013. As medidas de escape deverão ser conforme indicado no desenho abaixo:



Obs. Será utilizada a “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.

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.



**Federação  
Mineira de  
Automobilismo**

- VI *Abafador* – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VII *Juntas* – Livres, espessura máxima 2mm.
- VIII *Pirâmide* – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- IX *Ignição* – Poderá ser analógica ou digital com corte em 16500 rpm.
- X *Filtro (Inlet silencer)* – Deverá ser homologado CBA.

#### **Artigo 40 - Categorias: Sudam e Sudam Sênior – itens específicos:**

- I *Motor* – Homologado CBA / 2013, 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 11cm<sup>3</sup>, 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, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Será permitido “rosquetear” o canto vivo das janelas de transferência na parte inferior.
- 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
  - i) NGK BR9EIX Iridium
  - j) NGK BR10EIX Iridium
- III *Ignição* – Para a categoria Sudam será obrigatória a ignição com corte em 16500 rpm. Para a categoria Sudam Sênior será opcional a ignição analógica ou digital com corte em 16500 rpm.
- IV *Flange* – Original do motor homologado CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.
- V *Coletor de Escapamento* – (*curva*) – Deverá ser homologada CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.
- VI *Escapamento* – Homologado CBA 2013
- VII *Abafador* – Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VIII *Juntas* – Livres, com espessura máxima de 2,0mm.
- IX *Pirâmide* – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- X *Filtro (Inlet silencer)* – Deverá ser homologado CBA.





## **CAPÍTULO III**

### **NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS**

**Artigo 41 – Proibição:** O presente regulamento foi elaborado pela COMISION SUDAMERICANA DE KARTING - CODASUR. 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 CODASUR ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 26 de Agosto de 2015.

---

***CODASUR – Confederacion Deportiva Automovilistica Sudamericana***

---

***CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo***

---

***Comissão de Karting Codasur***