



REGULAMENTO DO CAMPEONATO CAPIXABA DE KART – 2012

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS.

ARTIGO 1 – NORMAS: O presente Regulamento obedecerá às normas do Regulamento Nacional de Kart 2012 (RNK), do Código Desportivo de Automobilismo 2012 (CDA), da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), as normas da Federação de Automobilismo do Estado do Espírito Santo (FAEES), o Regulamento Técnico e o Particular do Campeonato Capixaba de Kart 2012.

ARTIGO 2 – SUPERVISÃO: A supervisão dos eventos será exercida pela FAEES-FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO.

ARTIGO 3 – ORGANIZAÇÃO: A organização, promoção e realização do Campeonato Capixaba de kart 2012, serão exercidas pela ASSEPAK, Associação Espiritossantense de Pais e Pilotos de Kart.

ARTIGO 4 - PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar de competições de kart, pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL 2012 emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade, com exceção de pilotos estrangeiros devidamente autorizados pelas ASN(s) de origem, e somente para os eventos abertos a concorrente de outros países.

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



ARTIGO 5 - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas com base no Regulamento Nacional de Kart 2012 (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo 2012 (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

PARÁGRAFO PRIMEIRO - QUESTÕES TÉCNICAS:

Todas as modificações técnicas, solicitadas pela ASSEPAK, serão comunicadas a FAEES e se aprovadas pelo CTD/FAEES, divulgadas por meio de adendos, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação. Ou por unanimidade dos pilotos inscritos na prova com o de acordo da comissão Desportiva/Técnica da FAEES.

PARÁGRAFO SEGUNDO - QUESTÕES DESPORTIVAS:

Todas as modificações desportivas, caso necessárias e se aprovadas, serão divulgadas por meio de adendos passando a ter validade após sua divulgação.

ARTIGO 6 - REGULAMENTO PARTICULAR: Deverá ser divulgado com antecedência mínima de 05 (cinco) dias de cada etapa.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: O Regulamento Particular de Prova relativo à organização das diferentes etapas deverá ser apresentado pelo Clube Organizador “ASSEPAK” ao CTD-FAEES, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para aprovação e designação dos Oficiais da prova e a FAEES deverá devolver o mesmo homologado com no máximo de 10 (dez) dias corridos de antecedência para que seja divulgado conforme determina o Código Desportivo Automobilismo 2012 - CBA.

PARÁGRAFO SEGUNDO - É obrigatória a designação e a presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo 2012 - CBA.

PARÁGRAFO TERCEIRO - O Regulamento Particular de Prova deverá ser apresentado em papel timbrado da FAEES / ASSEPAK e conter as seguintes informações:

- Designação do Campeonato / etapa / nome do kartódromo;
- Data / local do evento;



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



- Nome do Promotor do evento;
- Nome da entidade organizadora / supervisora do evento;
 - Autoridades Desportivas;
 - Autoridades da Prova;
 - Comissários Desportivos
 - Diretor de Prova
 - Diretor Adjunto
 - Comissários Técnicos
 - Juiz de Largada / Chegada
 - Secretária (o) da Prova
 - Oficiais de Competição
 - Cronometragem
 - Equipe de Segurança
 - Serviço Médico
 - Serviço de Som
 - Extensão e sentido da pista;
 - Inscrição: requisitos, horário, valores, local, data de abertura e encerramento;
 - Quantidade de provas e número de voltas ou tempo de duração de cada prova;
 - Categorias, combustível, número máximo de concorrentes;
 - Datas e horários de treinos, briefing e provas;
 - Citação específica de que o evento estará submetido ao CDA 2012 e a este Regulamento.

ARTIGO 7 - CALENDÁRIO: O Campeonato será composto de 10 (dez) etapas todas realizadas no Kartódromo Internacional de Serra, a saber:

- I - 1ª e 2ª etapas – **17/03/2012** – Pista 1 Sentido Horário;
- II - 3ª e 4ª etapas – **19/05/2012** – Pista 2 Sentido anti-horário;
- III - 5ª e 6ª etapas – **16/06/2012** – Pista 1 Sentido anti-horário;
- IV - 7ª e 8ª etapas – **18/08/2012** – Pista 3 Sentido Horário;
- V - 9ª e 10ª etapa – **10/11/2012** – Pista 2 Sentido Horário.



ARTIGO 8 - CATEGORIAS: As categorias em disputa no CAMPEONATO CAPIXABA DE KART 2012 serão:

I - MIRIM – aberta a pilotos da categoria PMK;

II - CADETE – aberta a pilotos da categoria PCK;

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Os competidores PMK e PCK poderão ser agrupados e a pontuação será separada de acordo com cada categoria.

III – SPRINTER – JÚNIOR - aberta a pilotos portadores da Cédula desportiva PJMK. Obs.: poderão ser agrupados junto a SPRINTER e a pontuação será separada de acordo com cada categoria.

IV – SPRINTER – aberta a pilotos das categorias PJK, PK e PGK.

V – MASTER – aberta a pilotos das categorias PSK- A e PSK-B

VI - SUPER F-400 (SF4) – aberta a pilotos das categorias PK, PGK, PSK-A e PSK-B.

VII – SUPER F-400 LIGHT (SF4L)– aberta a pilotos das categorias PK e PSK-B, que não tenham sido portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela CBA nos últimos 5 anos, até 31 de dezembro de 2.011.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Os competidores **SUPER F-400** e **SUPER F-400 LIGHT** serão agrupados e a pontuação será separada de acordo com cada categoria.

PARÁGRAFO TERCEIRO: O número de competidores somados das categorias terão a limitação máxima de 36 participantes por etapa.



CAPÍTULO II

DAS INSCRIÇÕES E LOCAÇÕES DOS MOTORES

ARTIGO 9 - INSCRIÇÕES: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova das quintas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 07 deste regulamento, até a largada da etapa, com exceção das etapas que coincidirem com a 4.a Copa Sudeste de Kart 2012. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

I - Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2012;

II - Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma das etapas previstas;

III - Apresentação do comprovante de pagamento da taxa para participação em todo o campeonato sugerida antecipadamente ou pagamento da taxa avulsa para participação exclusivamente nas duas etapas previstas para o evento, de conformidade com a tabela abaixo:

MIRIM e CADETE:

INSCRIÇÃO: R\$ 165,00 + MOTOR: R\$ 250,00 + 01 Jogo de Pneus. Inscrição para toda a temporada: R\$ 800,00 À VISTA.

SUPER F 400 e SUPER F 400 LIGHT:

INSCRIÇÃO: R\$ 385,00 + 01 Jogo de Pneus. Inscrição para toda temporada: R\$ 1.750,00 À VISTA.

SPRINTER , SPRINTER JUNIOR e MASTER:

INSCRIÇÃO: R\$ 495,00 + 01 Jogo de Pneus. Inscrição para toda temporada: R\$ 2.250,00 À VISTA.



PARÁGRAFO PRIMEIRO: Os competidores das categorias SUPER F-400 E SUPER F-400 LIGHT, aderiram ao modelo de compra definitiva de motores junto ao fornecedor oficial da categoria. Os Pilotos que irão participar das categorias supracitadas deverão adquirir o motor junto ao fornecedor no prazo de 30 dias antes da etapa que pretenda participar. A COMPRA DO MOTOR BEM COMO QUALQUER TRANSAÇÃO JUNTO AO FORNECEDOR É DE TOTAL RESPONSABILIDADE DO PILOTO, ISENTANDO A FAEES, BEM COMO A ASSEPAK, DE FUTURAS OBRIGAÇÕES LEGAIS.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Os competidores desta categoria utilizarão os motores adquiridos do FORNECEDOR definido e contratado pelos mesmos, cujo contrato de compra deverá ser fornecido à ASSEPAK, clube responsável pela organização e realização do CCK/2012.

PARAGRAFO TERCEIRO: Os competidores das categorias Sprinter, Sprinter Junior e MASTER correrão com motorização própria dentro do regulamento técnico do CCK-2.012

ARTIGO 10 - LOCAÇÃO E SORTEIO DOS EQUIPAMENTOS: Os motores para as categorias, PMK, PCK, SF4 e SF4L locados/sorteados junto aos fornecedores, serão sorteados nas seguintes condições:

I - Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da FAEES.

II - Os competidores poderão acompanhar todo o processo.

III - No caso da opção pela participação em rodadas duplas avulsas o piloto deverá proceder à reserva do motor e pneus junto à Secretária da ASSEPAK e efetuar o devido pagamento com pelo menos 10 (dez) dias de antecedência ou sujeitar-se à disponibilidade ou não do equipamento na pista.

ARTIGO 11 – CARACTERÍSTICAS DO MOTOR E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS:



Os motores para as categorias PMK e PCK, devidamente lacrados pela COOPKART, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, conforme o artigo 10 deste regulamento.

ARTIGO 12 – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO DOS MOTORES/Categorias PCK e PMK:

O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I - A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da COOPKART até o momento de sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal;
- II - A COOPKART se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
- III - Além das vitorias normais haverá vistoria sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados os números de dente da coroa e do pinhão.

ARTIGO 13 – CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES: O fornecedor/contratado, disponibilizará um número MÍNIMO de 20% (vinte por cento) de motores extras, por categoria, para uma eventual troca, exceto para as categorias que utilizarão motor próprio, sob pena de sanções conforme CDA. 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 da FAEES.

I - 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 eixo da biela;
- e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- f) Se a rosca da porca da curva espanar.



II - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a”, “b”, “c”, “d”, “e” ou f” do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter o seu kart posicionado para a largada, conforme parágrafo único deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 13 deste regulamento.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá 03 (três) posições no Grid de largada e no caso de uma segunda troca, a perda será de 05 (cinco) posições.

PARÁGRAFO SEGUNDO: CARACTERÍSTICAS DO MOTOR E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS CATEGORIAS SF4 E SF4L:

Os motores, devidamente lacrados pelo fornecedor, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, em conformidade com o artigo 10 deste regulamento.

Os motores serão sorteados para todas as Etapas, somente para esta categoria.

Obs: Não haverá treino entre as Etapas.

PARAGRAFO TERCEIRO: DO PROCEDIMENTO DE PESAGEM E TROCA DE MOTORES DE UMA ETAPA PARA A SEGUINTE:

Abaixo relacionamos os procedimentos que deverão ser seguidos por ocasião da entrada do Kart e piloto, no parque fechado, após o fim da etapa, para pesagem e troca de motores, a saber:

1. O piloto deverá parar o Kart na linha pintada no piso da entrada do parque de pesagem e deve desligar o motor.
2. Após desligado o motor, o piloto deverá permanecer ao lado do seu kart e/ou na ilha de pilotos e só poderá sair destes locais quando o Comissário o autorizar a empurrar, sozinho ou com auxílio de algum comissário de prova, seu kart para a balança de pesagem.
Não será permitido contato dos mecânicos com o conjunto kart/piloto, bem como, seu auxílio até o integral cumprimento dos itens 1, 2 e 3, desta cláusula, sob pena de desclassificação.
3. Após a pesagem, o piloto assina a súmula e fica liberado para retirar-se do parque fechado, caso queira. Antes de ser liberado, é sumariamente proibido ao piloto consumir qualquer tipo de comida ou bebida, sob pena de tomar 10 (dez) segundos no resultado final da Etapa.



4. É proibido aos mecânicos/membros de equipe/terceiros terem acesso ao conjunto piloto e kart antes do cumprimento dos procedimentos dos itens 1, 2 e 3 acima, sob pena de desclassificação do piloto na etapa encerrada. Após o cumprimento do item 3, mecânicos/membros de equipe/terceiros podem ter acesso apenas ao piloto, desde que, fora do parque fechado. Ao fim da primeira etapa mecânicos/membros de equipe/terceiros não podem adentrar ao parque fechado antes da autorização dos comissários de prova, sob pena de desclassificação.

5. Terminada a pesagem de todos os pilotos, de posse da classificação da etapa, os comissários autorizarão a entrada de mecânicos e membros de equipe, para troca dos motores.

6. Feito o novo sorteio, os karts serão conduzidos pelos mecânicos/membros de equipe/piloto para o abastecimento.

CAPÍTULO III

DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

ARTIGO 14 – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO: Durante todas as atividades de pista, será obrigatório o piloto estar utilizando:

I - Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo C.B.A./CIK. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CNK, além de luvas e sapatilhas de competição.

Os pilotos das categorias PMK, PCK, PCKS e PJMK **deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso.**

II - Pilotos com barba e /ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar bala clava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart durante toda a competição. **Mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores é recomendado o seu uso.**

PARÁGRAFO PRIMEIRO – No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;



PARÁGRAFO SEGUNDO – 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;

PARÁGRAFO TERCEIRO – A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada;

PARÁGRAFO QUARTO – Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

CAPÍTULO IV

DAS ATIVIDADES DE PISTA, DO USO DO BOX E VISTORIA TECNICA:

ARTIGO 15 – TREINO LIVRE E DE AQUECIMENTO: Serão realizados de conformidade com o regulamento particular de cada rodada dupla.

ARTIGO 16 – 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 - Se a cronometragem for célula fotoelétrica, cada CATEGORIA terá 10 (dez) minutos cronometrados pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo);

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, conforme a ordem de inscrição. Exceto para o inciso abaixo.

III - Caso o numero ultrapasse o limite estabelecido por etapa, somente serão classificados aqueles que atingirem os melhores tempos nas tomadas de tempo de cada



etapa. Conforme segue: Classificam-se os 30 melhores tempos e o restante terá uma 2ª (segunda) tomada de tempo, que terá duração de 10 (dez) minutos que classificarão os 06 (seis) melhores tempos restantes, que serão agrupados após a 30ª posição.

ARTIGO 17 – CORRIDA: Cada etapa será disputada com os seguintes tempos:

-1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª etapas serão disputadas com os seguintes tempos:

- I - Mirim – 12 voltas;
- II - Cadete – 12 voltas;
- III - SUPER F-400 / SUPER F-400 LIGHT – 20 Voltas;
- IV – Sprinter – Junior, Sprinter e Master – 20 voltas.

2ª, 4ª, 6ª, 8ª e 10ª etapas serão disputadas com os seguintes tempos:

- I - Mirim – 15 voltas;
- II - Cadete – 15 voltas;
- III - SUPER F- 400 / SUPER F-400 LIGHT – 22 Voltas;
- IV - Sprinter - Junior, Sprinter e Master – 22 Voltas.

ARTIGO 18 – AGRUPAMENTO DE CATEGORIAS: Caso as categorias tenham menos de 06 (seis) pilotos, poderão ser agrupadas conforme decisão dos comissários desportivos e ainda, conforme artigo 8 parágrafo primeiro e das categorias SF4 e SF4L conforme artigo 8 parágrafo segundo.

ARTIGO 19 – GRID DE LARGADA: O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo. Numa eventual interrupção de uma bateria, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

I - Os grids de largada da 1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª etapas serão de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo;

II - Os grids de largada da 2ª, 4ª, 6ª, 8ª e 10ª Etapas, serão de conformidade com os resultados das corridas das 1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª. Etapas.



ARTIGO 20 – LARGADA DA PROVA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas.

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 a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista, a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica.

Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid”, e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

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 ser penalizado por queima de largada em 03 (três) segundos, e se cruzar às referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

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

A velocidade regulamentar para a largada será entre 20 e 40 Km/h.

PARÁGRAFO PRIMEIRO – 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 alinhada. 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.

PARÁGRAFO SEGUNDO – Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

PARÁGRAFO TERCEIRO – No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa “TIME PENALTY” acompanhada do número do kart, indicando 05 segundos de penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por um sistema de controle de velocidade, pela cronometragem, ou outro similar, na linha de 25 metros.

PARÁGRAFO QUARTO – A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada.

ARTIGO 21 – ACESSO À PISTA:

Para as categorias cujos conjuntos piloto / kart puderem ser empurrados na pista, a organização deverá fornecer jalecos identificados com cores e / ou números diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, o(s) empurrador (s) identificado(s) terá (ão) a obrigação de empurrar qualquer kart que necessite ser empurrado, e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro empurrador, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) empurrador (es) representar (em).

PARÁGRAFO PRIMEIRO – No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no “grid” de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização. Estes empurradores deverão estar em local determinado pelo Diretor de Prova, identificados e protegidos.

PARÁGRAFO SEGUNDO – Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal. Deverão permanecer nos boxes, desde que



credenciados, ou em local determinado pela organização da prova, todos os demais, inclusive familiares, auxiliares, mecânicos, chefes de times, membros do clube organizador e as demais autoridades.

PARÁGRAFO TERCEIRO – Em todos os kartódromos, somente terão acesso à pista as ambulâncias e os veículos de serviço. Esses veículos somente poderão adentrar a pista após autorização expressa do Diretor de Prova.

ARTIGO 22 – UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM:

- I - Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2012.
- II - Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova ou quando solicitado pela organização da prova.
- III - O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

ARTIGO 23 – DO USO DO BOX:

- I – Os Karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- II – Será expressamente proibido na área dos boxes, tráfego de Karts com motor funcionando. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 18º do RNK.
- III – será proibido o funcionamento dos motores nas áreas de Box.
- IV – Mecânicos, auxiliares, chefes de equipe e etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer nas áreas de Box, usando calçados fechados.

ARTIGO 24 – DA VISTORIA TÉCNICA:

- I – Ao término da tomada de tempo e da provas, todos os Karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no parque fechado, até a liberação dos mesmos pelo oficial competente.



- II – Após o término de cada prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando a disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados das provas. Podendo ser retidos para vistoria durante a semana posterior a prova, caso necessário
- III – Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida, será proibida a permanência de mecânicos ou auxiliares, salvo quanto requisitado.
- IV – Cada piloto poderá utilizar quantos chassis desejar, podendo os mesmos ser lacrados pelos Comissários Técnicos, após sua utilização na tomada de tempo ou prova.
- V -- Somente poderá utilizar para tomada de tempo e corridas, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues em sorteio.
- VI – Será lacrado somente um jogo de pneus do tipo "slick" para tomada de tempo e as duas corridas, conforme RNK 2012.
- VII – Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional e homologado pela C.B.A. ou CIK/CBA, sendo obrigatório para cada equipe à entrega e a montagem, no parque fechado de um jogo, novo ou usado, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico, que será então devidamente lacrado.
- VIII – Os Karts uma vez em regime de Parque Fechado NÃO poderão sair do mesmo sem a expressa autorização do Comissário Técnico, se ocorrer à saída do Kart do Parque Fechado sem a devida autorização este estará sujeito à desclassificação.

CAPÍTULO V

DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO.

ARTIGO 25 – DA PONTUAÇÃO: A pontuação nas etapas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir :

I - Tabela de pontos:

a) Classificação: 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º lugar;



b) Da 1ª a 10ª etapas: 11 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 -1,
conforme o RNK-12.

II - O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 01 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato, respeitadas as seguintes condições:

- a) Não haverá ponto de bonificação pela "pole-position" nas etapas 2ª, 4ª, 6ª, 8ª e 10ª.
- b) O detentor da "pole-position" será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponderá ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento;
- c) O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 01 (um) ponto para cada bateria, que será computado na classificação do campeonato;
- d) Todo piloto que participar de largada receberá uma bonificação de 01 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato.

ARTIGO 26 – CLASSIFICAÇÃO FINAL:

Serão declarados Campeões Capixabas de kart 2012, em suas respectivas categorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final da competição, depois de descartados os 03 (três) piores resultados (N-3) de pista dentre as 10 etapas da competição.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Para fazer ao título de campeão ou de vice-campeão, o piloto deverá ter largado em pelo menos sete etapas da competição.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Eventuais bônus obtidos nas duas etapas cujos resultados serão desprezados, não serão descartados.



ARTIGO 27 – CLASSIFICAÇÃO: Para fazer jus à classificação, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

PARÁGRAFO PRIMEIRO – Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

PARÁGRAFO SEGUNDO – A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro kart, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

ARTIGO 28 – DESEMPATE: Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das 10 etapas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I e II deste artigo.

I - Em favor do piloto que tiver alcançado a maior soma bruta de pontos, ou seja, sem os descartes;

II - Se depois de aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido o melhor resultado de pista na 10ª etapa, e assim sucessivamente até a 1ª etapa.

ARTIGO 29 – PREMIAÇÃO EM CADA ETAPA: Serão oferecidos troféus aos 05 (cinco) pilotos melhores classificados de cada categoria em cada etapa.

PARÁGRAFO ÚNICO: Na categoria que tiver menos de 05 (cinco) competidores será entregue premiação somente para o 1ª e 2ª e 3ª lugares, com exceção das categorias PMK e PCK, mantendo o numero anterior.

ARTIGO 30 – PREMIAÇÃO FINAL: Serão oferecidos troféus do 01º ao 5º colocado de cada categoria.



CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 31 – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO.

31.1 – As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou equipe, contra participantes da mesma prova e categoria..

31.2 – As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

31.3 – A reclamação deverá indicar o piloto, ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

31.4 – Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

31.5 – Um piloto ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

31.6 – Toda reclamação deverá ser feita por escrito preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado neste capítulo.

31.7 - A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

31.8 – A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

31.9 - Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

ARTIGO 32 – DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

32.1 – As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

I - Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da primeira atividade de pista.



II - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos

após o término do treino, tomada de tempo, warm-up ou prova, conforme o caso.

32.2 – Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

ARTIGO 33 – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Art. 33.1 – As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo: Valor da UP (Unidade Padrão 2012 R\$ 200,00) .

I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS

- a) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

II – RECLAMAÇÕES TÉCNICAS

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item “a” acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item “b” acima, será entregue ao reclamado.

33.2 – As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:

- I - Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
- II - No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;
- III - O comissário técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou



partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário.

IV - A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos

DIREITO DE APELAÇÃO: Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou FAU. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de apelar da decisão. Essa notificação e recurso deverá ser de acordo com o RNK 2012.

ARTIGO 34 – Direitos de Promoção, Publicidade e Divulgação do CCK 2012.

Pertence à FAEES e a ASSEPAK o direito de autorizar ou proibir a fixação, transmissão ou retransmissão por quaisquer meios ou processos, do Campeonato Capixaba de Kart 2012, qualquer negociação deverá ser autorizada e ou contratada pelas entidades acima citadas, tendo ambas os mesmos direitos.

ARTIGO 35 – RESULTADO: Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários esportivos.

Parágrafo primeiro – Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos a instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão “sub-júdice”. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

Parágrafo segundo – Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub-júdice”.

O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ARTIGO 36 – CASOS OMISSOS: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos/FAEES.

ARTIGO 37- EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



O concorrente que efetuar pagamentos a FAU, ao 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.

Vitória-ES, 17 de fevereiro de 2012.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente FAEES



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO ESPÍRITO SANTO

REGULAMENTO DO CAMPEONATO CAPIXABA DE KART – 2012

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

ARTIGO 1 – Dos Pneus: Os competidores que optarem pela participação em todo o campeonato, terão automaticamente adquirido junto à secretaria da ASSEPAK, 05 (CINCO) jogos de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novos, selo “Kadet” para as categorias Mirins e Cadetes, selo “vermelho” para as categorias PJMK , SF4 e SF4L e selo “amarelo” para Sprinter e Master. Esses jogos serão entregues pelo representante da ASSEPAK, para o sorteio com a supervisão do Comissário Técnico da FAEES. Se a opção for pela participação em etapas individuais, o competidor deverá adquirir na secretária da ASSEPAK, um jogo de pneus para cada rodada dupla.

I - No caso de opção pela participação em todo o campeonato ou etapa individual o primeiro jogo de pneus deverá ser utilizado nas rodadas duplas relativas à 1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª, etapas.

II - Os pneus de chuva serão livres de fabricação nacional e homologação C.B.A, novos ou usados, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova, que o competidor pode adquirir onde achar conveniente, ficando a organização ASSEPAK e a FAEES livre do compromisso de ter a disposição os pneus de chuva.

ARTIGO 2 – COMBUSTÍVEL:

I - O combustível a ser utilizado, já incluído na taxa de inscrição e fornecido pela organização será:

- a) Categorias com motores Honda – gasolina;
- b) Categorias com motores 125cc – gasolina com óleo MUTUN, na proporção de 25/1.



II - A quantidade para cada etapa será de até ao que consta na tabela abaixo:

- CATEGORIA - TOMADA DE TEMPO - PROVA

- MIRIM e CADETE – 2 Litros - 3 Litros
- SPRINTER – JUNIOR, SPRINTER e MASTER – 3 Litros - 5 Litros
- SUPER F400 E SUPER F400 LIGHT – 3 Litros - 5 Litros

PARÁGRAFO ÚNICO: o competidor deverá proceder com o abastecimento para tomada de tempo e primeira bateria simultaneamente, e terá direito a um segundo abastecimento para a segunda bateria nas rodadas duplas.

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

ARTIGO 3 - 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.

CAPÍTULO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

ARTIGO 4 – Categoria Mirim/Cadete - baseado no RNK – 2012 para tudo que não estiver definido no presente regulamento:

I - O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, fornecido pela Coopkart.

II - O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 10 do Regulamento Desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

III - O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.

IV - A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0 mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.

V - Embreagem – Será proibida a sua troca.

VI - Vela – Será proibida a sua troca.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



- VII - Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados com diâmetro de 35mm com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 + ou – 2mm e peso mínimo de 2.700gramas
- a) Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estar eqüidistantes, 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 com a marca do fabricante, proibida a sua inversão.
 - d) Cubo de roda - Deverá ser homologado CBA para a categoria com a marca do fabricante.
 - e) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante , rolamento do eixo traseiro somente poderá ser utilizado o esférico UC – 207 035x72.
 - 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 1,0 mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.

VIII - 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.

IX - Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 106 kg.

X - Identificação: PCK fundo na cor verde e números na cor amarela. CMK fundo na cor amarela e números verde.

ARTIGO 5 - – DA CATEGORIA SPRINTER –JUNIOR, baseado no RNK – 2012 para tudo que não estiver definido no presente regulamento.

I - MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



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 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização. Permitido o uso de pistão e anel Yame, desde que com as mesmas medidas.

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 B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

V - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso, flexível de 145mm \pm 5mm.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado para a categoria;

VII - 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 1mm, medida na sua maior espessura;



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



VIII - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar;

IX - ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

X - RELAÇÃO – Pinhão de 11 dentes e coroa de até 73 dentes.

XI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm, com comprimento $1060 \pm 5\text{mm}$ e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36, item 36.17. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 mm $\pm 1\text{mm}$ o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 mm $\pm 1\text{mm}$, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.

XII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135 Kg**;

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

ARTIGO 6- Categorias Sprinter, baseado no RNK – 2012 para tudo que não estiver definido no presente regulamento:

I - MOTOR – Motor My 10 (parila) Yame, 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 14 mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, será também proibida. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de 11cm^3 , 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, CONFORME DESENHO ANEXO e, será tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

a) NGK B8 EG



- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração com diâmetro máximo de até 28 mm. **FLANGE: Livre, homologada deverá apresentar a marca do fabricante.**

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável , com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer a tabela do artigo 36.17 do RNK 2012 com diâmetro e espessura mínimo de 30 mm e máximo de 50 mm, com comprimento mínimo e 1000 ± 5 mm . Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 Kg.

Obs.: caso não haja grid suficiente para largada, a categoria poderá ser agrupada juntamente com a MASTER e o peso passará a ser de **170 kg**.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ser conforme RNK/12 conforme cada categoria.

IX - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 dentes e a coroa até 74 dentes.

X – IGNIÇÃO – Será opcional, ignição digital com corte ou analógica (sem variação).

XI – PNEUS- Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo amarelo.

ARTIGO 7 – Da categoria MASTER.

I - MOTOR – Motor My 10 (parila) Yame, 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



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



assentamento da vela de diâmetro 14 mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, será também proibida. 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, será tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados.

II - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração com diâmetro máximo de até 28 mm. **FLANGE: Livre, homologada deverá apresentar a marca do fabricante.**

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer a tabela do artigo 36.17 do RNK 2012 com diâmetro mínimo de 40 mm e máximo de 50 mm, com comprimento mínimo de 1000 e Máximo de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme tabela do artigo 36.17 do RNK 2012. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm (± 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, permitido usar bucha para regulagem de camber e caster.

VII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.

VIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ser conforme RNK/12 conforme cada categoria.



IX - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 dentes e a coroa até 76 dentes.

X – IGNIÇÃO – Será opcional, ignição digital com corte ou analógica (sem variação).

XI – PNEUS- Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo amarelo.

ARTIGO 8 - Da categoria Super F-400 e Super F-400 light, baseado no RNK -2012 para tudo que não estiver definido no presente regulamento.

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390T2, conforme contrato particular de compra e venda entre pilotos e fornecedor, no qual constam todas as especificações técnicas dos motores que servirão à categoria, a saber:

- a) Volume da Câmara de Combustão: mínimo de 45 cc, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela.
- b) Cabeçote - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.
- c) Prisoneiros: deverão ser originais sem retrabalho
- d) Bloco do Motor - somente será permitido o corte do suporte do tanque.
- e) Virabrequim - original sendo permitida a adaptação para a fricção mantendo o curso original.
- f) Biela - original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original.
- g) Pistão - original STANDART sem retrabalho
- h) Conjunto limitador - original, retirada total ou parcial.
- i) Válvula de Admissão de Escape – original, podendo retrabalhar porém, mantendo os diâmetros originais.
- j) Tuchos e Varetas – original sem retrabalho.
- k) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido uso de calço nessas mesmas molas. Travas de válvulas originais.
- l) Coletor de Escape – será de livre procedência com comprimento de 200mm +- 20 mm.
- m) Escapamento e flexível – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho, marca ROMA fornecido pelo preparador;
- n) Coletor de Admissão - será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- o) Comando de Válvulas- original sem retrabalho.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



- p) Balancim- não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.
- q) Volante - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0kg.
- r) Cilindro: Deverá permanecer original.
- s) Anel – é permitido ajustar o anel, desde que original.
- II - BOMBA DE COMBUSTÍVEL - MIKUMI
- III – JUNTAS – Livre, devendo manter suas funções.
- IV – CARBURADOR – Original, sendo permitido somente a calibragem do furo do gicle principal. A caneta deverá ser original do carburador, não podendo apresentar retrabalho.
- V – EMBREAGEM - De 13 dentes com corrente de passo 428 (moto);
- VI - BOBINA - Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.
- VII - VELA - NGK BPR6ES
- VIII - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 30 mm e máximo de 40 mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 36.17. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- IX – COROA – até 42 dentes passo 428 (moto).
- X - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória à utilização da proteção traseira metálica dos fabricantes dos chassis homologados, com a marca do fabricante, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA ou CIK/CBA.
- XI - FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro fornecido com o motor.
- XII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **187** kg.
- XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor branca.
- XIV – TANQUE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central, original do chassi;
- XV – PNEUS - Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo vermelho.
- XV – FLEXÍVEL - Será obrigatório o uso do flexível que acompanha o motor sorteado, não podendo ser efetivada a sua troca.
- XVI - IDENTIFICAÇÃO SF4 – Deverá ter fundo na cor VERMELHA, com número na cor BRANCA.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



XVII - IDENTIFICAÇÃO SF4L – Deverá ter fundo na cor BRANCA, com número na cor VERMELHA.

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

ARTIGO 9 - IV – RODAS - Deverão ser homologadas CBA, identificadas com a marca do fabricante para todas as categorias. Proibido o uso invertido.

CAPÍTULO III - NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS.

ARTIGO 10 – Proibição: O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo, órgão de apoio da FAEES - Federação de Automobilismo do Estado do Espírito Santo. 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 entidade.

Vitória-ES, 15 de fevereiro de 2012.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente FAEES