



## **RESUMO DOS REGULAMENTOS DESPORTIVO E TÉCNICO**

### **CATEGORIA Internacional OK**

#### **CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO**

##### **ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS**

**10.2 ROTAX JUNIOR MAX/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS/ KZ2 GRADUADO – SÊNIOR/SHIFTER ROK/ Internacional OK:** Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

##### **10.8 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança:**

**10.8.1** Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2. A separação da tomada será feita de acordo com o último treino cronometrado da categoria, sendo a metade mais rápida os componentes do Grupo 1 e os demais do Grupo 2. Caso algum piloto não participe do último treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

**10.8.2** Caso haja mais de 36 pilotos haverá provas classificatórias: classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2, com duração de 70% do previsto para a categoria. Cada piloto participará desta prova conforme a classificação obtida na Tomada de Tempos de seu grupo.

**10.8.3** O resultado das provas classificatórias determinará os 36 pilotos para a prova final (18 melhores classificados de cada grupo). O autor da volta mais rápida entre os dois vencedores das classificatórias será o pole-position, e os demais participantes da sua classificatória ocuparão as posições ímpares. Os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

##### **ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS**

**14.1** Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Não será aceito o capacete com danos ao casco, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira.

Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Estes itens deverão ser apresentados em perfeito estado de conservação, isto é, sem rasgos, partes desgastadas ou descosturadas causando exposição de porções do corpo do piloto.

Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK 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.

**14.2** 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;

**14.3** 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;

**14.4** A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

**14.5** 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. Neste, o piloto deverá apresentar ao Comissário outra peça de equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

**14.6** É proibida à utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou qualquer outra parte do corpo do piloto, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

## **ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)**

**29.1** Com o objetivo de melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

**29.1.1** A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal. É obrigatória a colocação da numeração em cada lateral, em sua porção mais recuada, com área de 200mm de altura por 150mm de largura, como forma de facilitar a identificação dos karts por parte dos Comissários Desportivos.

**29.1.2** Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço na frente e atrás, bem como 15mm de traço nas laterais.

**29.1.2.1** 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 preta com círculo laranja, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa,

suspensão, etc.)

**29.1.2.2** Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os treinos, tomadas e corridas. O uso de identificação incorreta ou o não-uso sujeitará o piloto a, no mínimo, interrupção de sua atividade de pista para correção, sem prejuízo de outras punições desportivas adicionais.

## **ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)**

**31.1** Os pilotos que possuem sensor próprio devem manter o mesmo carregado e funcionando corretamente; em caso de mal funcionamento durante os treinos o piloto será chamado aos boxes para reparos ou troca do sensor próprio por um da organização (além do time-penalty de 05 (cinco) minutos no treino seguinte, da mesma etapa ou seguinte). Se a falha ocorrer durante a tomada de tempos ou corridas o registro das voltas do piloto pode ser prejudicado, sem prejuízo para a organização.

**31.2** Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



## **CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS**

### **ART. 32º - VALIDADE**

**32.1** Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com a regulamentação técnica de suas categorias ou classes sofrerão as



penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.

**32.2** Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, não constatada no momento, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição, ou em outra etapa subsequente.

### **ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO**

**33.1** Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

**33.2** A violação, quebra ou adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

### **ART. 34º - PROCEDIMENTOS**

**34.1** O Comissário Técnico da prova procederá verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro lugar a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será feita:

**34.1.2** Karts não equipado com motores Rotax:

**34.1.2.1** Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos, ou de um profissional gabaritado indicado pelos Comissários; a desmontagem poderá ser feita pelos Comissários se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mas neste caso com comunicação prévia.

O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

**34.2** Todas as peças porventura encontradas em desacordo com o regulamento serão retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

**34.3** O Comissário Técnico poderá se valer de qualquer método 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.

**34.4** 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 FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

## **ART. 35º - PNEUS**

**35.1** Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

**35.2** Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

**35.3** Se o piloto deixar de participar de uma prova, seus pneus ficarão em condições diferentes dos demais. Dessa forma, haverá uma punição em tempo na tomada de tempo e na etapa, ou provas da etapa em que retornar:

**35.5.3 ROTAX MINI MAX/ ROOKIE, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS, ROTAX DD2 E MASTERS, KZ2 GRADUADOS E KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK, Internacional OK, Pro500, Pro500 Senior, Pro500Rental:** Pneus novos todas as etapas.

**35.6** Piloto/equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos

## **ART. 36º - LASTROS**

**36.1** Deverão ser presos firmemente com sistema de porca-trava de nylon ou castelo, porca e contra-porca ou similar.

## **ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE**

**37.1** Em caso de chuva, será permitido à retirada da espuma ou elemento de papel do filtro (desde que autorizado pelo Diretor de Prova) das categorias que utilizam o filtro homologado CBA com elemento filtrante.

## **ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO**

**38.1** É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada



categoria).

**38.2** Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área 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 da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área 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 serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. 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.

#### **ART. 39º – DISCOS DE FREIO**

**39.1** Por questões de segurança, um desgaste total máximo (em qualquer posição da área de contato das pastilhas) de 1,5 mm será permitido. Discos com desgaste superior a este ou torneados para reduzir massa em qualquer espessura serão considerados fora de regulamento e, por consequência, tornarão seu usuário passível de desclassificação.

#### **ART. 40º - ADITIVOS**

**40.1** Será permitido o uso de aditivos no sistema de arrefecimento, de todas as categorias que possuam motores refrigerados a água. É proibido o uso de álcool como aditivo. O Kartódromo da Granja Viana não se responsabiliza por danos causados nos motores.

#### **ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA**

**41.1** Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

**41.1.1** Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 29º);

**41.1.2** Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

**41.1.3** Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento



artificial das garras de bico);

Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);

## **CAPÍTULO XVIII – Internacional OK**

### **ART. 1º - PROVA**

**1.1** Será disputada em duas baterias. A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

### **ART. 2º - CATEGORIA**

**2.1** Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva.

### **ART. 3º - NUMERAÇÃO**

**3.1** A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

**3.1.1** Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria OK na cor preta com traço de 08mm.

**3.2 CORES DAS PLACAS:** Placa amarela com números pretos.

**3.3** O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

### **ART. 4º - ABASTECIMENTO**



**4.1** O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

**4.2** O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

**4.3** É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

## **ART. 5º - PESO**

**5.1** Peso **158 Kg**.

**5.2** Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

**5.3** Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

## **ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR**

**6.1 CHASSI:** Deverá ser homologado CBA, ou CIK/CBA, ou CIK registrado na CBA.

**6.1.1 EIXO TRASEIRO:** Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

**6.1.2 CUBOS DE RODA:** Livres.

**6.2 MOTOR:** Da marca IAME, homologado CIK/FIA e registrado na CBA, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Alugado e sorteado por RBC Preparações.

**6.3 VELA:** Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

**6.3.1** NGK B9 EGV;

**6.3.2** NGK B10 EGV;

**6.3.3** NGK BR10EG;

**6.3.4** NGK BR10EV;

**6.3.5** DENSO IW27;

**6.3.6** DENSO IW31;

**6.3.7** BOSCH W07 CS;





**6.3.8** BOSCH W08 CS;

**6.3.9** NGK B105 EGV;

**6.3.10** NGK BR9EIX Iridium;

**6.3.11** NGK BR10EIX Iridium.

**6.4 CARBURADOR:** – Será permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.

**6.5 FLANGE:** Original do motor homologada CIK/FIA, e registrada na CBA, sem retrabalho.

**6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA):** Deverá ser homologado CIK/FIA, e registrado na CBA.

**6.7 ESCAPAMENTO:** – Deverá ser homologado CIK/FIA e registrado na CBA, para a categoria.

**6.8 ABAFADOR:** Deverá ser utilizado abafador homologado CIK/FIA e registrado na CBA.

**6.9 JUNTAS:** Livres, espessura máxima 2mm.

**6.10 PIRÂMIDE:** Deverá apresentar a marca do fabricante.

**6.11 RELAÇÃO**

**6.11.1 Pinhão: 11 dentes.**

**6.11.2 Coroa: Livre CONFIRMAR RELAÇÃO E VELA**

**6.12 IGNIÇÃO:** Será opcional ignição digital com corte.

**6.13 FILTRO (INTAKE SILENCER):** Deverá ser homologado CBA.

## **ART. 7º - PNEUS**

**7.1** MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato. A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

**13.1 PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

**7.1** O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro



da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.