



REGULAMENTO DO CAMPEONATO SERGIPANO DE KART 2023

CAPÍTULO I – PRINCÍPIOS GERAIS

Artigo 1º: DA REGULAMENTAÇÃO DO CAMPEONATO

A **ASSOCIAÇÃO SERGIPANA DE KART – ASK**, entidade civil de direito privado, sem fins lucrativos, de caráter sócio esportivo, voltado à prática amadora do desporto do automobilismo, nas categorias do kartismo, sediada no Kartódromo Emerson Fittipaldi, na Cidade de Aracaju, Estado de Sergipe, promoverá dentro dos seus objetivos sociais, conforme suas disposições estatutárias, objetivando também a satisfação de seus associados o campeonato denominado “**CAMPEONATO SERGIPANO DE KART 2023**”, que será regido pelo Estatuto Social, pelo presente regulamento, pelo regulamento particular, pelo CDI/FIA, RIK/CIC e Código Desportivo do Automobilismo – CDA de 2023, pelo Regulamento Nacional do Kart – RNK de 2023 e seus adendos.

§ 1º: Pela necessidade de viabilizar a prática do kartismo por seus associados, a ASK, poderá adequar à realidade sergipana normas técnicas e desportistas, mesmo que tais adequações venham divergir do que determinam o CDA e RNK.

§ 2º: Os códigos e regulamentos constantes no caput deste artigo regerão o Campeonato Sergipano de Kart 2023, sendo assim **tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido e, assim sendo, todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.**

§ 3º: Sempre que houver divergências entre as normas estabelecidas pelo CDA e RNK, e as normas do presente regulamento e dos regulamentos particulares do campeonato, prevalecerão em todas as hipóteses o que versa esses dois regulamentos, por terem sido elaborados pela ASK, contemplando as necessidades e capacidades de seus associados.

Artigo 2º: DOS PODERES COMPETENTES

O poder desportivo durante a realização dos eventos que compõem o campeonato de que trata este regulamento será exercido pelas autoridades de prova, composta do diretor de prova, comissário técnico, comissário desportivo, diretor de cronometragem, equipe médica, secretário e fiscais de pista.

§ 1º: A Supervisão do Campeonato Sergipano de Kart será feita pela Federação Sergipana de Automobilismo - FSA.

§ 2º: Será de competência do Diretor Técnico da ASK, nomear os membros que formarão a equipe das autoridades de prova.

§ 3º: Os membros da equipe das autoridades de prova, não poderão ocupar qualquer cargo na diretoria da ASK, ser piloto, participar e/ou manter qualquer ligação ou vínculo com nenhuma equipe de competição, salvo, quando a função a ser desempenhada depender unicamente de uma pessoa habilitada à função.

Artigo 3º: DO EXERCÍCIO DOS PODERES COMPETENTES

Para que se possa permitir que poderes competentes exerçam suas funções de maneira justa e equilibrada e que os participantes deste campeonato compitam em igualdade de condições a ASSOCIAÇÃO SERGIPANA DE KART – ASK, estabelece o presente regulamento.

CAPÍTULO II – DO CAMPEONATO

Artigo 4º: DAS INSCRIÇÕES NAS ETAPAS DO CAMPEONATO

§ 1º: Para participar do campeonato e pontuar nas etapas os pilotos devem ser filiados às suas respectivas FAU's/CBA.

§ 2º: Apenas os pilotos inscritos na etapa poderão ter acesso à pista para treinos nos horários estabelecidos pelo regulamento particular da prova.

§ 3º: Caberá ao Diretor de Prova a avaliação sobre a participação de um piloto novo em determinada categoria, assim como a aceitação do termo de responsabilidade.

1) O valor da taxa de inscrição será divulgado no regulamento particular.

1.2) A inscrição deve ser feita até a quarta feira que antecede o primeiro dia de atividades da semana de corrida, sob pena de não poder participar dos treinos livres de quinta e de sexta.

Artigo 5º DO CALENDÁRIO OFICIAL

Calendário das provas e trocas de pneus por categoria:



1º Etapa	11-02-2023	Copa Sergipe Verão / Pneus novos
2º Etapa	15-04-2023	
3º Etapa	13-05-2023	
4º Etapa	10-06-2023	Pneus novos
5º Etapa	02-09-2023	
6º Etapa	28-10-2023	
7º Etapa	25-11-2023	Pneus novos

Parágrafo 1º: Os pilotos que não lacrarem pneus nas etapas previstas ou não usarem pneus lacrados terão que acrescentar para a etapa um lastro de peso acima do peso mínimo da sua categoria na seguinte proporção: **Categoria 125, F4 Graduados, F4 Light, F4JR e F4 Super Sênior + 08 kg e Categoria Cadete / Mirim + 05 kg.** Caso esse fato ocorra na terceira etapa de utilização do pneu, além dos oito quilos, o piloto em questão largará do final do grid perdendo o direito da tomada de tempo. A punição para o descumprimento deste artigo do regulamento será a desclassificação da bateria e, perdurando o cenário na segunda bateria, desclassificação da etapa.

Parágrafo 2º: As etapas do Campeonato Sergipano de Kart 2023 serão realizadas no Kartódromo Emerson Fittipaldi, na cidade de Aracaju, localizado na Orla da Praia de Atalaia, nos horários a serem apresentados pelo regulamento particular, que deverá ser divulgado até 03 (três) dias antes das suas realizações.

Artigo 6º: DOS PNEUS

Os pneus a serem utilizados no campeonato 2023 deverão obrigatoriamente ser da marca MG do tipo SH (vermelho). A categoria Cadete utilizará o pneu modelo CDT do mesmo fabricante (MG Pneus), os quais poderão ser ou não adquiridos através da ASK. Cabe enfatizar que o calendário para compra de pneus através da ASK será informado de maneira prévia aos associados e que a ASK não terá obrigação de manter estoque de pneus para revenda.

§ 1º: Os pneus para a disputa das provas do campeonato 2023 serão registrados para controle, através de código de barras pela Direção de Prova para a 1º, 4º etapas e SUPER FINAL. Qualquer avaria que impeça a ASK a leitura do código de barras resultará na desclassificação sumária do piloto.

§ 2º: Os pneus do tipo "wet" (de chuva), somente serão permitidos se autorizados pela direção da prova. Cada piloto poderá utilizar apenas 01 (um) jogo de pneus de chuva por etapa, em cada categoria que ele participar.

§ 3º: Os pneus que serão utilizados na disputa das etapas só poderão ser inflados com ar comprimido e dentro do parque fechado ou em local autorizado pela direção de prova.

§ 4º: Apenas a Diretoria da ASK, através do seu Diretor Técnico, poderá autorizar um concorrente a utilizar em uma etapa, pneus que não tenham sido adquiridos diretamente pela Associação Sergipana de Karts, porém, obrigatoriamente necessitam atender a premissa de serem MG Tires e estejam dentro das especificações no artigo 6. Caso aprovado o seu uso, este deverá ser registrado para controle, através de código de barras pela Direção de Prova, e utilizado em etapa ou etapas conforme especificadas neste regulamento.

§ 5º: Caso seja necessário a substituição de um pneu com avaria, somente será substituído o pneu em questão e com a anuência do comissário técnico.

Artigo 7º DAS RESPONSABILIDADES DOS CONCORRENTES:

É de responsabilidade do concorrente fazer com que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição respeitem as leis, códigos e regulamentos.

§ 1º: Todo piloto, responsáveis legais, bem como qualquer dos membros de sua equipe (Coach, mecânicos, auxiliares, etc.), tem a obrigação de conhecer os códigos e os regulamentos, que regem o Campeonato Sergipano de Kart 2023, e submeterem-se a eles sem restrições, assim como às decisões das autoridades desportivas, e às consequências que delas possam resultar.

§ 2º: Os organizadores da prova, a ASK e os patrocinadores, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil e penal, pelas infrações cometidas e/ou acidentes causados durante treinos, provas ou eliminatórias, sendo esta responsabilidade exclusiva daquele que a tenha cometido.

§ 3º: Nas provas ou treinos oficiais os mecânicos e/ou ajudantes não poderão ficar dentro da pista. O Diretor de Prova ou a Comissão Técnica determinará as áreas técnicas onde deverão ficar mecânicos e/ou ajudantes. O acesso à pista só será



permitido em caso de problemas mecânicos ou quebra do kart, desde que autorizado pelo Diretor de Prova ou Comissário Técnico.

§ 4º: Todas as infrações, faltas disciplinares ou desrespeito aos artigos deste regulamento, cometida por qualquer membro da equipe, fará com que o piloto responsável seja passível de penalidades como segue:

- a) Advertência
- b) Multa
- c) Perda de posição ou volta
- d) Exclusão da prova ou parte dela
- e) Desclassificação da prova/etapa ou do campeonato sergipano de Kart
- f) Suspensão

Artigo 8º: DOS PARTICIPANTES

Em condições normais uma categoria largará com no mínimo 03 (três) karts e no máximo 36 (trinta e seis) karts, formando um único grid e posicionados conforme determina o regulamento 2023. Caso o número de karts seja inferior a 03 (três) a prova terá a metade das voltas de uma prova normal e a sua pontuação será a metade da normal. No caso de um único piloto inscrito ele só precisará dar uma volta na pista e marcará a metade dos pontos do primeiro colocado.

Caso o número de pilotos seja superior a 36 (trinta e seis), serão classificados como determina o regulamento os 26 (vinte e seis) melhores. Os demais participarão de uma prova de repescagem, com 08 (oito) voltas, classificando-se para prova os 10 (dez) melhores colocados. O grid de largada da repescagem se dará seguindo as posições obtidas na tomada de tempo. **Caso não haja sensores disponíveis para o total de pilotos, as tomadas serão divididas em grupo.**

Artigo 9º: DAS ETAPAS

O campeonato sergipano de kart 2023 terá 06 (seis) categorias: Cadete / Mirim, 125cc, F4Graduados, F4Light, F4 Super Sênior e F4JR e se realizará em 07 (sete) etapas a serem disputadas de Fevereiro a novembro. Estas etapas (1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª e 6ª) serão disputadas em duas baterias O Resultado final de cada etapa será a somatória dos pontos das duas baterias. A 7ª etapa (SUPER FINAL) será disputada em três baterias, com cada bateria da final somando pontos para o campeonato **e podendo ser descartadas individualmente,** ou seja, poderá ser descartada apenas uma de suas baterias. Também será utilizada a soma das três baterias para ser determinado o campeão da 7ª etapa. Detalhe, só poderá participar da super final quem disputar pelo menos uma das seis primeiras etapas.

No caso de empate entre pilotos, a melhor colocação na tomada de tempos definirá o desempate.

O resultado final, ou seja o campeão será determinado pela soma dos pontos acumulados nas etapas menos um descarte.

Parágrafo 1º: Em caso de empate na pontuação final do campeonato o critério para desempate será o maior número de vitórias, segundo lugares, terceiro lugares e assim por diante até o desempate.

Parágrafo 2º: O número de voltas de cada bateria será determinado pelo Diretor de Prova, obedecendo ao tempo previsto neste regulamento para as baterias.

13 minutos para 125

13 minutos para as F4

10 minutos para a Cadete / Mirim

Parágrafo 3º: Para todas as categorias o grid da primeira bateria terá sua formação por tomada de tempo de cinco (5) minutos. O grid de largada da segunda bateria será a ordem de chegada da primeira bateria. A terceira bateria da super final terá seu grid determinado pela ordem de chegada da segunda bateria.

Artigo 10: DOS MOTORES

CONDIÇÕES DE MOTORES SORTEADOS E PRÓPRIOS:

§ 1º: Para as **Categorias F4** serão disponibilizados EXCLUSIVAMENTE motores HONDA GX390, 18 HP, com 45 cm³ de volume, completos com embreagem de 13 (treze) dentes, carburador, filtro turbo, filtro de chuva e vela, com a mesa, Sorteados e fornecidos pela empresa RBC.

§ 2º: Para a **Categoria 125cc** Será permitido o uso dos motores marcas PPK, KTT, Parilla/lame MY 09, Parilla/lame MY 10, Raptor, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, permitido retrabalho conforme RNK 2022, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição do volume 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, serão também proibidos. **O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão deverá ser de 12 cm³.** 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 as medidas constantes na ficha de homologação do motor no site da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.



§ 3º: Para a **Categoria Cadete** serão utilizados motores Honda completos, Fornecidos e sorteados pela empresa RBC. Já com mesa, filtro e carburador.

Artigo 11: DOS CIRCUITOS OFICIAIS

Fica determinado que para a disputa do Campeonato Sergipano, os circuitos serão pré-estabelecidos para cada etapa e divulgados em até 30 dias antecedendo o início da primeira etapa, ficando disponíveis para treinos durante o intervalo de uma corrida para outra. Vale enfatizar que é obrigação do associado sempre seguir o traçado e o sentido determinado. Cabe lembrar que quem descumprir este artigo estará automaticamente excluído da etapa em que o fato ocorrer.

Artigo 12: DA PREMIAÇÃO

Serão distribuídos troféus para os três primeiros colocados de cada categoria.

§ único: Somente será premiado o piloto que comparecer ao pódio trajando macacão e calçado da competição, na forma determinada pelo CDA.

Artigo 13: DA PONTUAÇÃO

A Pontuação por bateria e para a classificação final da 1ª a 7ª etapa será:

1º lugar - 11 pontos	6º lugar - 05 pontos
2º lugar - 09 pontos	7º lugar - 04 pontos
3º lugar - 08 pontos	8º lugar - 03 pontos
4º lugar - 07 pontos	9º lugar - 02 pontos
5º lugar - 06 pontos	10º lugar - 01 ponto

§ 1º: Para ter direito a pontuação nas baterias disputadas, os pilotos deverão completar pelo menos 75% (setenta e cinco por cento) das voltas previstas para aquela bateria. Aqueles pilotos que forem desclassificados por conduta antidesportiva ou que não atingirem o peso mínimo previsto para cada categoria não terão direito a pontuação na bateria. Cabe reforçar que o resultado final de cada ETAPA se dará pelo somatório de pontos das duas baterias.

§ 2º: Em etapas que tenham apenas uma bateria, caso o piloto seja desclassificado por peso de até 200 gramas poderá ser utilizado como o descarte

§ 3º: Será atribuído 1 (un) ponto pela poli position.

§ 4º: Será permitido um descarte do pior resultado entre a primeira e a sétima etapa. Caso tenha feito a poli nesta etapa, o ponto de bonificação também será descartado. Atenção!! A Sétima etapa as baterias terão seus pontos somados para o campeonato, então poderá ser utilizado o descarte em uma das três baterias. Configurando o descarte do ano. Observação: Caso seja utilizado uma das baterias da final como descarte, somente será descartado o ponto da poli caso seja descartado a primeira bateria.

Artigo 14: DA CLASSIFICAÇÃO

A classificação final do campeonato será feita com o somatório dos pontos acumulados no ano menos o descarte. Vide inciso 4º do artigo 13.

§ único: Em caso de empate, será adotado como primeiro critério de desempate, o maior número de vitórias, o maior número de segundos lugares, de terceiros e assim por diante, até o desempate.

Artigo 15: DAS CATEGORIAS DE PILOTOS

O Campeonato Sergipano de Kart 2023, segundo os interesses dos associados da ASK, será disputado pelas seguintes categorias de pilotos:

a) 125cc: para pilotos com idade mínima de 13 anos incompletos ou que completará 13 anos em 2023 e sem idade máxima limite. Pilotos com 12 anos poderão participar com autorização por escrito dos pais.

b) Cadete / Mirim: para pilotos com idade mínima de 08 anos ou que completará 08 anos em 2023 e com idade máxima limite de 11 anos para iniciar a temporada. Será concedida exceção sobre a idade máxima, quando e somente neste caso, o piloto tiver ou for completar 12 anos em 2023 e for iniciante no kartismo. O caso será submetido ao conselho Técnico.



c) F4 Graduados: Para pilotos com idade inferior a 45 anos e que tenha carteira CBA; PGA, PSK PRO, PSK AM. (Os pilotos PSK AM que tenham sido campeões ou vice de qualquer campeonato, sendo homologado CBA ou não, deverão correr compulsoriamente nesta categoria).

d) F4 Light: Para pilotos com idade inferior a 45 anos e que tenham carteira CBA; PKN, PSK AM. Pilotos que estão iniciando no kart esse ano em competições e com idade superior a 15 anos.

e) F4 Super Sênior: Para pilotos com idade acima de 45 anos completados em 2023. Podendo, se o piloto assim desejar, correr pela categoria graduados também.

f) F4JR: Para pilotos com carteira CBA; PKJM e PKJ.

§ único: A ASK, não permitirá durante a realização do Campeonato Sergipano de Kart 2023, a inclusão de novas categorias e também será a única organizadora de provas ou eventos dentro das dependências do Kartódromo Êmerson Fittipaldi.

Artigo 16: DA 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 ou CIK / CBA, além de luvas e sapatilhas de competição. 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.

§ 1º: No macacão deverão constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH;

§ 2º: 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;

§ 3º: A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o "briefing", ou no momento em que for solicitado.

Artigo 17: DA IDENTIFICAÇÃO DOS KARTS

Todos os karts de competição deverão ter um número que os identifique. A posse do número é do piloto. Portanto, cada piloto tem o seu número de competição.

§ 1º: A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, e na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal, como também nas carenagens laterais, devendo a numeração ser proporcional ao tamanho destas carenagens.

§ 2º: Os números deverão medir no mínimo 150 mm de altura por 20 mm de traço.

§ 3º: Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova identificação, que deverá ser utilizado, em duas placas de identificação, fixadas, uma na gravata frontal e outra no para-choque traseiro, com tamanho regulamentar de 20 cm x 20 cm, no padrão da sua categoria, com numeração bem visível.

Artigo 18: DO 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.

§ 1º: Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes deverá ser percorrido obrigatoriamente em baixa velocidade, a fim de preservar a segurança de todos.

§ 2º: Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes poderá ser utilizada no seu sentido contrário.

§ 3º: Poderá ser proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes, a não ser exclusivamente para colocar o kart em movimento.

§ 4º: Mecânicos, auxiliares, chefes de equipe, etc., somente poderão se fazer presentes na área de box e parque fechado, usando calçado fechado e colete de identificação fornecido pela Direção de Prova.

Artigo 19: DA TOMADA DE TEMPO



Nas etapas que existir tomada de tempo os pilotos inscritos deverão apresentar-se com seu equipamento no parque fechado para abastecimento, acompanhados por até dois mecânicos devidamente identificados, nos horários determinados pelo regulamento particular.

§ 1º: Em caso da cronometragem ser manual, será tomado o tempo de uma volta lançada de cada piloto, pela ordem inversa das inscrições para a prova.

§ 2º: Em caso da cronometragem ser por fotocélula ou por sensores, a duração da tomada de tempo será de 05 (cinco) minutos para todas as categorias.

§ 3º: A direção da prova determinará a forma que os pilotos acessarão a pista para a tomada de tempo.

§ 4º: Caso um piloto não consiga fazer seu kart funcionar para tomada de tempo ele largará no final do grid.

§ 5º: O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no momento determinado, ou se durante a mesma, por avaria mecânica ou falha do seu sensor, não puder concluí-la, perderá o direito de fazer nova tentativa, devendo largar no final do grid.

§ 6º: Em caso de empate no melhor tempo, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito o melhor tempo.

§ 7º: Depois de iniciada a tomada de tempo, e a partir do momento em que o piloto entrar na pista, será proibida a manutenção técnica por parte do mecânico ou qualquer outra pessoa tanto na pista quanto no parque fechado. Qualquer tipo de manutenção ou regulagem no kart ocasionará ao piloto a perda da posição conquistada na tomada de tempo e o piloto largará no final do grid. Salvo a lubrificação da corrente que deverá ser feita deslocando o kart para a lateral da pista afim de evitar respingos de óleo e graxa no asfalto.

§ 8º: Ficará a critério do piloto o momento de saída do Parque Fechado, desde que respeite o início e término do tempo determinado para a tomada de tempo, porém, fica proibido o retorno ao parque fechado. O piloto que o fizer perderá a posição conquistada na tomada de tempo e largará no final do grid.

§ 9º: Os pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto, perderão o direito de participar da tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado por tempo e terá sua posição determinada por sorteio.

§ 10: 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.

§ 11: Após a tomada de tempo, os pilotos ficarão na pista em local pré-determinado pelo Diretor de Prova, aguardando a ordem de alinhamento do grid para ser iniciada a prova.

§ 12: Nenhum kart poderá ser retirado da pista após a tomada de tempo, sob pena de perda da posição conquistada. A única manutenção permitida na pista após a tomada de tempo é a lubrificação da corrente desde que o kart seja colocado na grama para não sujar a pista com óleo.

§ 13: Qualquer tipo de manutenção após a tomada de tempos, só poderá ser executada no Parque fechado e com a autorização do Diretor de Prova e resultará na perda da posição conquistada na tomada de tempo, devendo o piloto largar no final do grid, obedecendo o tempo determinado pelo Diretor de Prova para a manutenção. Caso o kart não fique pronto no tempo pré-estabelecido pelo Diretor de Prova o piloto largará do Parque Fechado.

§ 14: Caso o número de karts supere a quantidade de sensores disponíveis, as tomadas de tempo serão feitas em grupos determinados por sorteio.

Artigo 20: DA LARGADA DA PROVA:

Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada. Na volta de apresentação, a velocidade do pelotão será determinada pelo pole position e o alinhamento será determinado pelo segundo colocado. sob qualquer pretexto, ultrapassar outro concorrente antes da linha de 25 (vinte e cinco) metros será permitido. 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, de onde largará quando o diretor de prova autorizar a largada, sempre após o último kart do pelotão.

§ 1º: 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.



§ 2º: Uma linha deverá estar pintada 25 (vinte e cinco) metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

§ 3º: Para o momento da largada, os pilotos deverão estar alinhados e rigorosamente dentro das linhas limitadoras da fila, pintadas no grid de largada, sendo motivo de penalização transitar fora ou sobre elas, antes de autorizada a largada.

§ 4º: Se o diretor de prova suspender a largada, porque um concorrente está fora de sua posição, procurando ultrapassar seus concorrentes imediatos, ficará a critério dele, determinar ao infrator punições por este motivo, e, no novo alinhamento, impor perda da sua posição no "grid", de até cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

§ 5º: A largada deverá ser dada por semáforo luminoso. Na falta do semáforo a largada será dada por bandeira.

Artigo 21: DA INTERURPCÃO DA PROVA

Caso seja necessária a interrupção de uma corrida, em face de obstrução do circuito após um acidente, ou na hipótese das condições climáticas prejudicarem o andamento da mesma, ou ainda em razão de quaisquer outros motivos, para que o seu prosseguimento se torne possível, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

I – Uma bandeira vermelha deverá ser mostrada no PSDP.

II – Simultaneamente, a mesma bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização.

III – A decisão de interromper a corrida poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

§ 1º: Quando a bandeira vermelha for apresentada, todos os karts deverão imediatamente, ter suas velocidades reduzidas, e serem conduzidos para o "grid" de largada, estacionando do lado esquerdo, se o sentido do circuito for horário, ou lado direito, se anti-horário, em fila indiana, ou ao local indicado pelos comissários, ficando bem claro que:

I – Ninguém poderá tocar nos veículos, sob pena de exclusão sumária dos mesmos.

II – A classificação da corrida será a da volta precedente à daquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.

III – Os veículos de socorro ou de serviço poderão estar circulando pela pista.

IV – Os pilotos que forem para o parque fechado, deverão largar dos mesmos, caso pretendam continuar na corrida.

V – Os pilotos que forem para o "grid", e cujos veículos necessitem de reparos mais específicos, poderão ser empurrados para o parque fechado, para a execução dos respectivos trabalhos, e de lá deverão largar para continuação da corrida, desde que autorizados pelos comissários desportivos.

§ 2º: Após a interrupção de uma corrida, estarão previstas as hipóteses seguintes, com seus respectivos procedimentos:

I – Se menos de duas voltas tiverem sido completadas, a primeira largada será considerada nula, e não terá sido válida. E será observado:

Todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo "grid" de largada, que não será alterado em relação ao "grid" original.

a) Os pilotos deverão estar utilizando os mesmos veículos com que tiverem participado da primeira largada, desde que consigam, por seus próprios meios, levá-los ao "grid" de largada. Esses veículos deverão ser vistoriados pelos comissários técnicos, que decidirão se eles estarão em condições de competir.

b) Se algum veículo não reunir condições para participar da nova largada, sua posição no "grid" ficará vaga.

c) Não serão admitidos veículos reserva.

d) A corrida que se seguir à nova largada terá, se necessário, voltas descontadas do total a ser completado, ou o tempo descontado do total, a critério dos comissários desportivos.

II – Se mais de duas voltas e menos de 80% da distância prevista para a corrida tiverem sido completados, a corrida deverá ser considerada como tendo duas partes (soma de tempos ou voltas):

a) A classificação final da primeira parte deverá ser aquela da última volta que tiver precedido a interrupção da corrida;

b) A distância da corrida que se seguir à nova largada será aquela necessária para se atingir toda a distância ou tempo previstos.

c) Voltas ou tempo poderão ser descontados do total previsto para a prova.

d) Somente os veículos que tiverem tomado parte da primeira largada serão admitidos no novo "grid", sob a condição de que não tenham oficialmente abandonado a corrida até no momento de sua interrupção, e que tenham conseguido se dirigir ao local determinado pelos comissários, ou entrar no parque fechado por seus próprios meios, e utilizando o circuito oficial.

e) Esses veículos deverão ainda ter sido vistoriados pelos comissários técnicos, e julgados aptos a participar da segunda parte da corrida.

f) Nenhum veículo reserva ou substituto será admitido. Os veículos que tiverem se dirigido ao "grid" poderão ser levados aos boxes, desde que empurrados, e com a autorização dos comissários desportivos. Eles deverão largar do parque fechado para a segunda parte da corrida.

III – Se mais de 80% da distância prevista para a corrida tiverem sido completados, a corrida será considerada como completada, e não haverá nova largada. A classificação final será aquela verificada no final da volta que tiver precedido a interrupção da corrida.

§ 3º: A atribuição dos pontos para os pilotos nos casos de interrupção da corrida, deverá obedecer ao critério abaixo:



- a) – Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso I do § 2º, e não for possível uma nova largada, nenhum ponto será atribuído para o campeonato.
- b) – Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso II do § 2º, e não for possível uma nova largada, metade dos pontos será atribuída para o campeonato.
- c) – Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso III do § 2º, a totalidade dos pontos será atribuída para o campeonato.

Artigo 22: DA CHEGADA

A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro carro, a vitória. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

Artigo 23: DA CLASSIFICAÇÃO AO FIM DE UMA CORRIDA

Para todas as corridas serão classificados apenas os karts que percorrem no mínimo 75% do número de voltas de uma das baterias disputadas na etapa.

Artigo 24: DO ACESSO À PISTA

Durante as atividades oficiais, somente terá acesso o conjunto piloto / kart, nos horários estabelecidos e após a efetivação da inscrição.

§ 1º: 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 e assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, deverão todos se retirar para os boxes ou parque fechado ou para a área técnica definida pelo Diretor de Prova.

§ 2º: Para a categoria 125cc cujos conjuntos piloto / kart precisam ser empurrados e auxiliados 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(es) 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) e posicionados em locais previamente determinados pela direção, não podendo ficar transitando pela pista, sob pena de punição para o piloto do qual é auxiliar.

§ 3º: Durante a realização da tomada de tempo, provas, baterias ou corrida, os mecânicos e auxiliares poderão ficar dentro do Parque Fechado, de prontidão para eventual necessidade de assistir ao seu piloto, observando que a entrada do mesmo deverá ficar livre para o acesso.

§ 4º: Não será permitida a presença de nenhuma pessoa na parte de fora do Parque Fechado.

§ 5º: 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.

§ 6º: Será terminantemente proibida a permanência na pista de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal, inclusive familiares, auxiliares, mecânicos, chefes de equipe, membros da ASK e demais autoridades.

Artigo 25: DA MANUTENÇÃO / AVARIA TÉCNICA

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

- a) 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;
- b) Tomada de tempo: não será permitido qualquer tipo de manutenção e reparo durante a tomada de tempo;
- c) Baterias ou prova: o piloto deverá conduzir seu kart até o Parque Fechado, 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.

§ 1º: A desobediência ao disposto no item “a” implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme previsto no RNK e CDA, e a critério dos comissários desportivos.

§ 2º: A desobediência ao disposto nos itens “b” e “c” implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

§ 3º: O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.



Artigo 26: DO POSTO DE DIREÇÃO DE PROVA

O posto de controle de corrida será o centro de supervisão e de direção da prova, sendo área do diretor de prova e demais autoridades e serviços necessários às atividades da competição, composto do prédio a ele destinado e toda extensão da reta de largada, sendo proibido o acesso e a permanência de qualquer pessoa que não autorizada.

Artigo 27: DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Após a tomada de tempo ou corrida, será procedida a vistoria técnica dos três (03) primeiros colocados da prova, de cada categoria, porém, qualquer kart poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no RNK.

§ 1º: Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

§ 2º: A Comissão Técnica da prova procederá a verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes exigidas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para ASK, e na presença do Comissário Técnico. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

§ 3º: Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

§ 4º: O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

§ 5º: 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 ASK, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

§ 6º: No caso de desclassificação de um concorrente, assumirá esta posição o piloto classificado imediatamente após o concorrente desclassificado, devendo o mesmo ser vistoriado conforme o regulamento.

§ 7º: A violação de quaisquer lacres numéricos, ASK ou da RBC (F4A/F4B/Cadete) colocados nos motores implicará numa multa de R\$ 220,00 (duzentos e vinte reais) que será pago diretamente a ASK sob pena de suspensão no campeonato até a quitação da obrigação, sem prejuízos das despesas decorrentes.

Artigo 28: DO LACRE / IDENTIFICAÇÃO

As autoridades de prova, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficarem à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

§ único: a violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultará na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

Artigo 29: DAS RECLAMAÇÕES

As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até trinta minutos (30 min) após a divulgação do resultado oficial, procedida através de sua fixação no quadro de avisos.

§ 1º: A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante de pagamento da taxa de reclamação que será no valor equivalente de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) e da taxa relativa a cada item reclamado, que será no valor equivalente a R\$ 100,00 (cem reais). O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

§ 2º: Quando julgada procedente, os valores depositados pelo reclamante serão devolvidos ao mesmo e o reclamado pagará à ASK uma multa no montante depositado pelo reclamante e será penalizado com a desclassificação da prova.

§ 3º: Quando julgado improcedente o valor depositado pelo reclamante será repassado ao concorrente contra quem tiver sido impetrada a reclamação e o reclamante pagará à ASK uma multa no montante por ele depositado.

§ 4º: Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juízes de largada e chegada, no exercício de suas funções.



§ 5º: O concorrente que se negar a se submeter à vistoria técnica ou não comparecer ao parque fechado para realização da mesma será automaticamente desclassificado da prova e pagará à ASK, a multa correspondente a cinquenta por cento (50%) do valor depositado pelo reclamante.

Artigo 30: DAS INFRAÇÕES

Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas nos demais instrumentos regulamentadores a que se refere o caput do Artigo 1º do presente regulamento, as seguintes:

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

§ único: O concorrente ou seu responsável legal que efetuar pagamentos à ASK 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, perderá a classificação obtida na prova a que se referir o pagamento, terá a sua participação suspensa no campeonato pela ASK, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

Artigo 31: DAS PENALIDADES

Todas as infrações contra o Estatuto Social da ASK, Regimento interno ASK, este Regulamento, os Regulamentos Particulares, o CDA e RNK, e os seus adendos, cometidas pelos concorrentes, pilotos, pessoas equiparadas e demais pessoas físicas ou jurídicas vinculadas a ASK, e que não estejam de outra forma sancionadas, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- I - Advertência:
 - a) Sinalizada.
 - b) Verbal.
 - c) Escrita.
 - II - Perda de posição no "grid".
 - III - Perda de posição na ordem de chegada.
 - IV - Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele.
 - V - Multa (independentemente de outras sanções).
 - VI - Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova.
 - VII - Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva.
 - VIII - Desclassificação da Tomada de tempo / bateria / prova.
- § 1º:** ATITUDE ANTI-DESSPORTIVA – O piloto receberá punição em perda de tempo, perda de posição no grid, perda de volta, exclusão da tomada de tempo/bateria/prova, desclassificação da tomada de tempo/bateria/prova, a critério e determinação unicamente do diretor de prova, naquela prova.

§ 2º: ATITUDE ANTI-DISCIPLINAR - Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou seu responsável, implicarão em penalidade ao piloto e/ou responsável que receberá 03 pontos na sua ficha disciplinar da ASK, pontos estes que serão descontados de sua pontuação total no final do campeonato, a critério e determinação unicamente do Conselho Técnico. Ao atingir 06 pontos na sua ficha disciplinar, ou seja, duas advertências, o piloto não poderá participar da prova subsequente e na prova final do campeonato largará no final do grid.

§ 3º: DESCLASSIFICAÇÃO TÉCNICA – O piloto será excluído da prova, não pontuará e receberá 05 pontos na sua ficha disciplinar da ASK, pontos estes que serão descontados de sua pontuação total no final do campeonato. Na reincidência será automaticamente excluído do campeonato. A falta de peso, desde que não ultrapasse 05 quilos, e a desclassificação técnica por falta de peças ou acessórios comprovadamente desprendidos durante a prova não será passiva da punição de 05 pontos na ficha disciplinar da ASK, desde que seja comprovada pelos comissários técnicos. Nestes casos a exclusão do piloto no campeonato ocorrerá se estes fatos se repetirem em três provas.

Artigo 32: DAS PENALIZAÇÕES EM MULTA

As multas poderão ser impostas aos concorrentes, pilotos, equipes, auxiliares, mecânicos, familiares e demais integrantes de um time, que não se enquadrarem no código, nos regulamentos ou nas instruções dos oficiais da prova, sem prejuízo de outras penalizações previstas.

§ 1º: Os concorrentes, pilotos e equipes serão responsáveis pelas multas impostas aos seus familiares e elementos de seu time/equipe.

§ 2º: A pena de multa poderá ser aplicada em dobro, quando se referir a um reincidente específico.



§ 3º: A pena de multa poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

Artigo 33: DO PRAZO PARA PAGAMENTO DAS MULTAS

As multas deverão ser pagas em até 30 (trinta) minutos após o piloto/equipe tomar ciência da penalização, sob pena de suspensão da participação no evento e ainda do piloto/equipe não poder continuar participando da competição.

§ único: As multas deverão ser pagas na secretaria da ASK, que emitirá um recibo.

Artigo 34: DOS VALORES DAS MULTAS

As penalidades em multas poderão ser aplicadas de conformidade com o critério estabelecido pela ASK para definir seus respectivos valores. O valor de uma multa será apurado com base na mensalidade da ASK. Essas multas poderão ser aplicadas nos pilotos, concorrentes, equipes, organizadores, promotores, oficiais de competição familiares, conforme o caso. Cada infração cometida corresponderá a uma multa específica, cuja quantidade de mensalidade se encontra na tabela a seguir:

Nº INFRAÇÃO QTDE. DE MENSALIDADES ASK

1. Pilotar sem capacete, sem macacão devidamente atado, sem luvas, sem sapatilhas, e sem balaclava, quando exigida, em qualquer atividade de pista. 20% da mensalidade da ASK (para cada infração, além de outras sanções).
2. Dar ou aceitar "carona" em qualquer atividade de pista (penalidade para ambos os envolvidos). 40% da mensalidade da ASK (para cada infração, além de outras sanções).
3. Praticar atitudes antidesportivas contra outros pilotos, concorrentes, oficiais de competição e autoridades desportivas. 50% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
4. Não comparecer, quando comunicado oficialmente das reuniões ("briefing"). 20% da mensalidade da ASK.
5. Ingerir bebidas alcoólicas durante o evento, nas áreas técnicas e desportivas do autódromo, kartódromo ou circuito de rua. 100% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
6. Não permitir vistoria técnica em seu veículo, além da exclusão / desclassificação. 100% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
7. Utilizar o circuito não oficial em treinos livres, treinos cronometrados ou prova. 20% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
8. Não obedecer à sinalização por bandeira Amarela (agitada ou parada). 20% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
9. Não obedecer à sinalização por bandeira Vermelha. 50% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
10. Não obedecer à sinalização por bandeira Quadriculada branca e preta (PSDP). 100% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
11. Não obedecer à sinalização por bandeira Azul. 20% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
12. Não obedecer à sinalização por bandeira Preta (PSDP). 100% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
13. Não obedecer à sinalização por bandeira Preta com círculo laranja (PSDP). 50% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
14. Conduzir o veículo na contramão, ou dar ré com o veículo engrenado na área de Box. 90% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
15. Não comparecer ou comparecer indevidamente trajado à solenidade de entrega de prêmios (pódio). 50% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).
16. Invadir a pista em treinos oficiais, treinos cronometrados, tomada de tempo e corridas. 100% da mensalidade da ASK (além de outras sanções).

CAPÍTULO III- REGULAMENTO TÉCNICO

Artigo 35: DO PESO

§ 1º: Obrigatoriamente o peso de todos os correntes será verificado, após o término de baterias, provas ou corrida. Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios) e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado.

§ 2º: Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts deverão ser pesados.

§ 3º: O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra-porca, Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica.



§ 4º: O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

§ 5º: A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na bateria ou prova, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação.

§ 6º: Toda e qualquer manobra fraudulenta visando o aumento de peso do conjunto kart/piloto será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

§ 7º: Para a pesagem o kart será colocado sobre a balança e o piloto deverá sentar-se na posição de pilotagem.

Artigo 36: DO CHASSI

Somente poderão ser usados chassis que tenham sido homologados pela CBA e CIK-FIA, obedecendo as regras no RNK, de qualquer marca, liberado o intercâmbio de peças entre elas, porém, o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica original.

§ 1º: Somente poderá ser utilizado apenas um chassi por prova, salvo por comprovada situação de quebra irreparável do chassis, devidamente autorizado pelo Diretor de Prova.

§ 2º: Será obrigatória a utilização da proteção traseira (para-choque de plástico ou alongado).

§ 3º: No chassis poderá ser usado eixo de 40 ou 50mm para categoria 125cc. Na categoria Cadete somente eixo de 35mm. Na categoria F4 graduados deverá ser usado eixo específico da Copa Nordeste sem retrabalho. Na F4 Novatos, F4 Super Sênior e F4JR será usado o eixo da Copa Nordeste Permitido com corte das pontas.

Artigo 37: DA CARENAGEM

A carroceria será composta por duas carenagens laterais, uma dianteira e um painel frontal, todas plásticas de acordo com o RNK, ficando dispensada a homologação e liberado um corte na lateral direita para alojar o escapamento se necessário.

§ 1º: Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito.

§ 2º: Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

§ 3º: Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

§ 4º: **É obrigatório o uso do bico com desarme para todas as categorias menos a Cadete / Mirim.**

Artigo 38: DO COMBUSTÍVEL E DO ABASTECIMENTO

Utilização de gasolina comum nas categorias Cadete / Mirim e todas F4. Na categoria 125cc haverá uma mistura com óleo Motul 800 na proporção de 25/1.

O abastecimento ocorrerá no parque fechado sob supervisão da equipe de vistoria. O kart deve ser encaminhado ao parque fechado com seu tanque totalmente vazio.

Após o abastecimento, todo o sistema de combustível será lacrado, não mais devendo ser esvaziado. O abastecimento será único para a etapa, salvo na super final que serão dois abastecimentos.

A quantidade máxima de combustível por etapa será a seguinte:

- a) Cadete / Mirim 5 litros
- b) F4 graduados, Novatos, Super Sênior e JR 9 litros
- c) 125cc 9 litros

Salvo na Super final que será informado em regulamento particular da prova.
Após ser abastecido o kart não poderá voltar mais aos boxes, sob pena de ser desclassificado.



CAPÍTULO IV – REGULAMENTO TÉCNICO – Categoria 125cc

Artigo 39: DO PESO

O peso específico da categoria 125cc para o conjunto kart/piloto é de **168 kg (cento e sessenta e oito quilos)**.

Artigo 40: DO MOTOR

Conforme artigo 10.

Parágrafo 1º: Os competidores deverão concorrer com motores e carburadores próprios.

Artigo 41: DAS 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 02 mm, medida na sua maior espessura.

Artigo 42: DO FILTRO DE AR DO MOTOR

É obrigatório o uso do filtro de ar da marca RBC

Artigo 43: DA IGNIÇÃO

A ignição poderá ser da marca PVL com centralina, PVL analógica e Seleta analógica. Para as duas últimas serão proibidos sistemas de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha.

Parágrafo único: O ponto de ignição é LIVRE.

Artigo 44: DA VELA DE IGNIÇÃO

Somente poderão ser usadas as seguintes velas, sem qualquer modificação:

- NGK B9 EGV
- NGK B10 EGV
- NGK BR10EG
- NGK BR10EIX Iridium

Artigo 45: DO CARBURADOR

Fica liberado o uso do carburador **modelo KTT – FF Fuel Flow**, cabendo enfatizar que os carburadores não poderão apresentar qualquer retrabalho interno (tipo usinagem, polimento, alteração na furação original, etc.) e deverão manter as medidas originais de fábrica.

Artigo 46: DA FLANGE (COLETOR) DO CARBURADOR

A flange deverá ser da mesma marca do motor, sem retrabalho (tipo usinagem, polimento, etc.), diâmetro máximo do furo de 28 (vinte e oito) mm.

Artigo 47: DAS PALHETAS E PIRAMIDES

Livre. Permitido retrabalho desde que contenha a marca do fabricante.

Artigo 48: PINHÃO / COROA

Será permitido o uso de coroa de até 75 (setenta e seis) dentes e pinhão de somente 10 (dez) dentes.

Artigo 49: DO ESCAPAMENTO

Somente podem ser utilizados escapamentos da marca Spinery homologados, tanto com bocal de 21 como de 25mm. Sem retrabalho conforme RNK e ficha de homologação do site da CBA, sendo que o sistema deverá estar localizado atrás do banco, com altura máxima de 450mm, medidos do solo e não poderá exceder o perímetro do chassi, intensidade sonora limitada a 103,0 dB. A curva deverá ser a original do motor.



Parágrafo 1º: Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Parágrafo 2º: Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.

Parágrafo 3º: Mesmo que o escapamento não estiver completamente solto, que não tiver caído ou que não tiver o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no parágrafo 1º deste artigo, por motivo de segurança.

Artigo 50: FLEXÍVEL

O comprimento total livre.

Deverá ser de material ferroso ou inox e deve ser flexível. Não é permitido tubo de aço

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO – Categorias F4 Graduados, Light e Super Sênior

Artigo 51: DO PESO

O peso específico da categoria F4A para o conjunto kart/piloto é de 183 kg (cento e oitenta e três quilos).

Artigo 52: DO MOTOR

Serão disponibilizados e sorteados pela RBC.

Artigo 53 DO FLEXÍVEL

Serão permitidos o uso de flexíveis de material ferroso ou inox com comprimento livre. Não poderá ser utilizado tubo.

Artigo 54: DO ESCAPAMENTO

Somente serão permitidos da marca SPINERY e Roma, com bocal de 01 (uma) saída, sem retrabalho, conforme ficha de homologação. Não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro do chassi, bem como o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem, sendo limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 dB (cento e três decibéis), deverá ser utilizado o escapamento com a curva original homologada, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência

Artigo 55: DA COROA

Será permitida utilização de coroas de aço ou ferro (imantável) com 40 dentes.

Artigo 56: DO EIXO

Será utilizado eixo único regulamentado para a Copo Nordeste com dureza de 95 e da marca MEGA sem nenhum retrabalho para a categoria F4 Graduados. As demais categorias F4 (Novatos e Super Sênior) poderá ter a ponta cortada

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO - Categoria F4JR

Artigo 57: DO PESO

O peso da categoria F4B é de 155 kg (cento e cinquenta e cinco quilos).

Artigo 58: DO MOTOR

Serão disponibilizados e sorteados pela RBC.

Artigo 59: DO FLEXÍVEL



Serão permitidos o uso de flexíveis de material ferroso e com comprimento livre. Não poderá utilizar tubo.

Artigo 60: DA COROA

Serão permitidas a utilização de coroa 39 (trinta e nove) dentes. De material ferroso (aço/ferro) imantável.

Artigo 61: DO ESCAPAMENTO

Somente serão permitidos da marca SPINERY e Roma, com bocal de 01_(uma) saída, sem retrabalho, conforme ficha de homologação. Não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro do chassi, bem como o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem, sendo limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 dB (cento e três decibéis), deverá ser utilizado o escapamento com a curva original homologada, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência

Artigo 62: DO EIXO

Será utilizado eixo único regulamentado para a Copo Nordeste com dureza de 95 e da marca MEGA. Poderá ter a ponta cortada

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE / MIRIM

Artigo 63: DO PESO

O peso da categoria Cadete é de 106 Kg (cento e seis quilos).

Artigo 64: DA RELAÇÃO

Embreagem com pinhão de 20 (vinte) dentes e coroa de 65 (sessenta e cinco) dentes.

Artigo 65: DO MOTOR

Fornecido e sorteado pela RBC.

Artigo 66: DO ESCAPAMENTO

Originais, sem retrabalho conforme homologação RNK2023 sendo obrigatório uso da “flauta”.

CAPÍTULO VIII-DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 67: DOS TERMOS TÉCNICOS

Os termos técnicos adotados oficialmente pela ASK na supervisão das provas realizadas no campeonato Sergipano de Kart 2023 tem seus significados demonstrados no CDA.

Artigo 68: DOS CASOS OMISSOS

Os casos omissos no presente regulamento, se possível serão resolvidos à luz do CDA, do CNK e da FSA respeitando sempre a realidade do kartismo praticado na ASK. As dúvidas na sua interpretação serão resolvidas pelos conselhos desportivos e/ou técnicos, desde que sejam procedidas consultas por escrito, cabendo, modificações em seu conteúdo e redação serão feitas através de adendos, no prazo máximo de quinze (15) dias úteis.

§ único: Nos casos de desacordo quanto à interpretação dos regulamentos técnico e/ou desportivo que regem este campeonato, durante uma determinada prova, a definição será dada pelos comissários desta prova e terão o mesmo valor e força das atuais disposições. Estas novas decisões serão encaminhadas aos conselhos técnico e/ou desportivo para, se aprovadas, serem incluídas em forma de adendos.

Artigo 69: DA CORREÇÃO DOS PREÇOS

Os valores fixados neste regulamento poderão ser corrigidos pela Diretoria da ASK se tal providência se fizer necessária.



Artigo 70: DAS VIGÊNCIAS

Este regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, alterando e substituindo o anterior e terá força de lei desportiva.

§ 1º: Os adendos aos regulamentos desportivos e/ou de segurança deverão entrar em vigor na data de sua emissão e publicação.

§ 2º: Os adendos aos regulamentos técnicos de quaisquer campeonatos ou torneios deverão entrar em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

§ 3º: Qualquer artigo do presente deste regulamento só poderá ser alterado desde que haja consonância entre toda a Diretoria da ASK, juntamente com a Federação Sergipana de Automobilismo.

Aracaju-SE, 08 de janeiro de 2023.

Fábio Ribeiro Barros
Diretor Técnico – ASK

Max Nou Levita
Diretor Presidente – ASK