

CAMPEONATO REGIONAL DE KART 2025 KCVG

REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - O controle e a supervisão do **CAMPEONATO REGIONAL DE KART 2025 KCVG**, serão exercidos pela Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso (FAEMT).

ARTIGO 2º - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pela FAEMT, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Parágrafo 1º - **QUESTÕES TÉCNICAS:** Todas as modificações técnicas, aprovadas pela FAEMT, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade após 07 (sete) dias da data de divulgação. Para as categorias Cadete, F4 Júnior, F4,F4 Graduados, F4 Sênior, F4 SUPER SÊNIOR, F4 GRAND SUPER SÊNIOR, F4 60 + (será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores).

Parágrafo 2º - **QUESTÕES DESPORTIVAS:** Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pela FAEMT, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ARTIGO 3º - As Etapas do **CAMPEONATO REGIONAL DE KART 2025 KCVG**, serão organizadas pelo clube sede organizador KART CLUBE VARZEA GRANDE (KCVG), com a supervisão da FAEMT.

ARTIGO 4º - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados à FAEMT, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

Parágrafo 1º - É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos da FAEMT para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo - CBA.

ARTIGO 5º – **DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:** O Campeonato Regional de kart 2025 KCVG será disputado em 04 (QUATRO) Etapas, conforme calendário do KCVG, e as categorias serão realizadas sempre que atingirem o número mínimo aceitável de pilotos no grid, ficando a critério dos comissários desportivos e organizadores o alinhamento ou não para largada, desta categoria. Categorias em que os grids possam ser unificados, não terão um número mínimo de pilotos exigidos para alinhamento em grid.

Todas as etapas serão disputadas no formato de rodada dupla 2 (duas) baterias, com 2 (dois) treinos oficiais, realizados na sexta feira que antecede a data, warm up, treino classificatório e as 2 (duas) baterias realizadas aos sábados da competição.

A 1ª prova terá o grid definido pela tomada de tempos. O resultado da primeira prova será classificatório (grid) para a (2ª) segunda prova.

Pontos por prova:

POSICÃO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PONTOS	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Parágrafo 1º - O “pole position”, melhor volta da Tomada de Tempo, receberá **1 (um) ponto** por etapa e a volta mais rápida realizada durante cada bateria receberá **1 (um) ponto** a mais de bonificação. Caso se verifique a necessidade de o “pole” trocar de motor, sofrendo rebaixamento no “grid”, **os pontos conquistados serão mantidos**.

O piloto que largar em 1º lugar na 2ª bateria, não terá direito ao ponto de “pole”, ou seja, só será conferido 1 (um) ponto de “pole” por Etapa. Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do “grid” de largada, como para a melhor volta.

Parágrafo 2º - Uma vez que haja empate no número de pontos das duas provas entre 2 ou mais pilotos, o melhor resultado das baterias será usado como critério de desempate, se mesmo assim persistir o empate, o segundo melhor resultado das baterias será o critério de desempate, se ainda assim persistir o empate, o último critério de desempate será o resultado de posição da última bateria.

Parágrafo 3º - É obrigatório o descarte dos **02 (dois)** piores resultados de baterias, independente do piloto estar inscrito ou não na etapa que as baterias foram disputadas. Os descartes das piores baterias serão de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

Parágrafo 4º - Não poderá ser descartada a bateria em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão **(S)** ou desclassificação **(D)** na etapa, ou seja, se a penalidade desclassificar o piloto da bateria ou do evento.

Parágrafo 5º - No caso de desclassificação técnica do concorrente ao final do treino classificatório, o mesmo perderá os pontos da “pole position”, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

Parágrafo 6º - Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da “pole position”, mas perderá o ponto de melhor volta. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude anti-desportiva na bateria, o piloto não perderá os pontos da “pole position” perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta.

Parágrafo 7º - No caso de exclusão da bateria o piloto perderá os pontos.

Parágrafo 8º - Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas, ou do tempo total, resultar em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo 9º - Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.

Parágrafo 10º - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica. O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer aquela punição.

Parágrafo 11º - Desempate no Campeonato: Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato com igual número de pontos, já computado(s) o(s) descarte(s) das bateria(s), o campeão será o que tiver obtido o maior número de **VITÓRIAS**, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias das provas (baterias). Caso o empate persista, será considerado **o maior número de pontos obtidos**, sem descartes, no campeonato; continuando a persistência do empate procurar-se-á **o maior número de segundo lugares** e assim sucessivamente, até as “poles position” e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

ARTIGO 6º - A extensão de cada Prova será de:

Para a Categoria Cadete, o Número de voltas será de 660 segundos divididos pelo TVP (tempo de volta da pista) em condição seca + 01 volta.

Para as demais Categorias F4, o Número de voltas será de 960 segundos dividido pelo TVP (tempo de volta da pista) em condição seca + 01 volta.

ARTIGO 7º - DO TRAÇADO A SER ESCOLHIDO: será definido em RPP (Regulamento Particular de Prova).

ARTIGO 8º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus, taças ou medalhas aos 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria, pole de cada categoria e melhor equipe.

ARTIGO 9º - DA PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar do Campeonato Mato Grossense de Kart 2025, os pilotos portadores de Cédula Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

ARTIGO 10º - CATEGORIA DOS PILOTOS:

CADETE – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025 de PMK e PCK, que completem 7 até 11 anos em 2025.

F-4 JÚNIOR – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PJK, que completem 11 até 14 anos em 2025.

F-4 – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, aberta a pilotos que completem pelo menos 15 anos em 2025. Os pilotos inscritos na categoria, serão aqueles que estiverem no seu primeiro ano de filiação, independente de qual categoria tenha sido filiado em anos anteriores. Inclusive aos pilotos que se filiaram na categoria PKI.

F-4 GRADUADOS – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PNK (em seu segundo ano de filiação, independente da categoria anterior, incluindo a cédula PKI), PGK, PSK-Am (em seu segundo ano de filiação, independente da categoria, incluindo a cédula PKI) e PSK-PRO,

F-4 SENIOR – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PSK-AM e PSK-PRO.

F-4 SUPER SENIOR – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PSK-AM e PSK-PRO, com idade de 40 anos, completados em 2025 e acima.

F-4 GRAND SUPER SENIOR – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PSK-AM e PSK-PRO, com idade de 50 anos, completados em 2025 e acima.

F-4 60 + – Aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PSK-AM e PSK-PRO, com idade de 60 anos, completados em 2025 e acima.

O PILOTO COM CÉDULA DESPORTIVA PPNE 2025, DEVERÁ SE INSCREVER DE ACORDO COM A CATEGORIA PERTINENTE A SUA IDADE.

ARTIGO 11 - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de indumentária completa conforme Artigo 9º do Regulamento Nacional de Kart 2025.

ARTIGO 12 - DOS TREINOS OFICIAIS: É expressamente proibido participar dos treinos oficiais, sem estar inscrito na etapa. O treino oficial será realizado após o sorteio de motores, e é obrigatório o uso do sensor de cronometragem em todas as categorias e do uso do motor sorteado.

ARTIGO 13 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:

Parágrafo 1º - A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal na proteção traseira e nas carenagens laterais, de forma visível, caso não seja claramente visível a identificação do kart, fica a critério dos comissários desportivos a liberação do kart a pista.

Parágrafo 2º - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

Parágrafo 3º - Ficará obrigatoriamente reservado para uso do organizador, o espaço na extremidade superior das identificações dos karts.

ARTIGO 14 - TOMADA DE TEMPO: Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única conforme RPP.(Regulamento Particular de Prova)

Parágrafo 1º - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória valerão para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

Parágrafo 2º. Se o piloto sofrer avaria mecânica, o piloto deverá retirar seu kart da pista, somente podendo fazer o resgate ao fim do classificatório, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado de Manutenção. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

Parágrafo 3º - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico, sendo que, caso o piloto leve seu kart ao Parque Fechado de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

Parágrafo 4º - Os pilotos e mecânicos poderão permanecer na área de parque fechado e abastecimento. Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas, deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à Organização da Prova dentro da pista durante a tomada de tempos e provas. Qualquer infração a este parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua bateria.

Parágrafo 5º - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

a) 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o “grid” de largada.

b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo. Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

PARÁGRAFO 6º BRIEFING – O PILOTO QUE NÃO SE APRESENTAR AO BRIEFING DESDE O SEU INÍCIO, SERÁ PENALIZADO COM A PERDA DE 5 (CINCO) POSIÇÕES NO GRID DE LARGADA.

ARTIGO 15 - APÓS O ABASTECIMENTO PARA A PROVA OS PILOTOS DEVEM PERMANECER EM REGIME DE PARQUE FECHADO.

Parágrafo 1º - Será **PROIBIDO qualquer manutenção no “Grid” de Largada**. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado. O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

ARTIGO 16 - 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 se for para recuperar sua posição original no grid.

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 o cone de alinhamento final que será instalado a 100 metros do cone de aceleração. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir do cone de alinhamento, procurando ultrapassar seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo 5 (cinco) segundos ao final da bateria, se a cronometragem for feita por sensores. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua a posição no “grid”, e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, poderá ser penalizado por queima de largada em 5 (cinco) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.

A – 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, constante 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”.

B – Haverá um cone de aceleração a 30 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes, exceto quando ocorrer o previsto na alínea “E” deste artigo.

C – A queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de tempo total de prova, conforme o tipo de penalidade acometida.

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

Parágrafo 1º - Será exigido no “grid” um mínimo de 3 (tres) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão da prova juntamente com outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado. Se não for possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos.

Parágrafo 2º - Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto acima, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto.

Parágrafo 3º - É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado, encerrando sua participação na bateria ou tomada de tempos. Se o piloto não obedecer a esta ordem será desclassificado, recebendo a Bandeira Preta.

ARTIGO 17 – AUXILIARES:

Parágrafo 1º - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, oficial de competição e seus auxiliares. Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares, mecânicos, chefe de equipe, etc.

Parágrafo 2º - O piloto que não comparecer no pódio por algum motivo, ou não deixar autorização por escrito ao diretor de prova terá **penalidade de 3 (três) pontos perdido**

no melhor resultado da etapa, Assim como subir ao pódio sem os devidos trajes de piloto (macacão).

ARTIGO 18 - ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA:

Parágrafo 1º - As inscrições serão travadas de acordo com a quantidade de motores disponíveis para o evento.

ARTIGO 19 – No Campeonato regional de Kart 2025 KCVG será observada a seguinte questão:

a) O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo RPP da prova, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que estes horários estejam antecipados.

ARTIGO 20 – RESULTADOS: Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 10 (dez) minutos à entrega de prêmios.

Parágrafo 1º – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sob apreciação judicial. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, 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 2º - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sob apreciação judicial. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ARTIGO 21 - BANDEIRAS: Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

- a) bandeira verde: Pista livre,
- b) bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,
- c) bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
- d) bandeira amarela: Determina que o piloto deva prestar atenção, pois há perigo eminente. A ultrapassagem não é proibida, porém o piloto deve atuar com cautela, pois a pista pode estar obstruída,
- e) bandeira azul: Competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para deixá-lo ultrapassar. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,

- f) bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
- g) bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.

- h) bandeira preta com bola laranja (40 cm de diâmetro): Com defeito técnico em seu kart, o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, obrigatoriamente, para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por uma única vez e o mesmo deverá se dirigir a área especificada em RPP para a devida manutenção. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova ou, ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da mesma por desrespeito a sinalização.
- i) bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
- j) bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.
- l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).
- m) bandeira azul e vermelha: Sempre acompanhada no número do kart, o concorrente deverá parar imediatamente na área de parque fechado
- n) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
- o) farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada. Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 22 – DAS VISTORIAS TÉCNICAS: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da bateria. No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no **Artigo 27 (vinte e sete)** deste regulamento.

Parágrafo 1º - Ao término da tomada de tempo e provas, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.

Parágrafo 2º - 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.

Parágrafo 3º – Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final. A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

Parágrafo 4º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso (FAEMT).

ARTIGO 23 – PROCEDIMENTOS: O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pela FAEMT procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FAEMT ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

Parágrafo 1º - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final da FAEMT e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

Parágrafo 2º – 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.

Parágrafo 3º - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAEMT, 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 e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem após a perícia.

Parágrafo 4º - Nas categorias Cadete e F4 fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão fornecidas com os motores.

Parágrafo 5º - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

ARTIGO 24 – CARENAGENS

É obrigatório o uso do conjunto homologado CBA e/ou CIK-FIA de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova. Se qualquer parte do conjunto de carenagens (laterais ou bico) se soltar ou cair durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o item novamente instalado.

ARTIGO 25- ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA O CAMPEONATO REGIONAL DE KART 2025 KCVG:

Parágrafo 1º - Motor, curva do escapamento, mesa e embreagem serão sorteados e fornecidos pela **PABLO RACING** para todas as categorias. Para a categoria Cadete, o escapamento deverá ser homologado CBA dentro das suas especificações e sem retrabalho. Para as Categorias F-4, além do motor, também serão fornecidos escapamentos aos pilotos inscritos. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

Parágrafo 2º - O piloto é responsável pelo Motor e Escapamento.

Parágrafo 3º - **Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete perderá 5 posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar ao fornecedor do motor integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.**

Parágrafo 4º - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da Pablo Racing e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a Pablo Racing procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados, serão revisados e poderão retornar ao sorteio. As trocas só poderão ser solicitadas após os treinos.

Parágrafo 5º - A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

Parágrafo 6º - **A troca de motor, efetuada por qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada na primeira troca e a partir da segunda troca o mesmo perderá 7 (sete) posições no Grid de Largada.** Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos: • Quebra de biela, pistão ou eixo de biela, • Fusão da biela ou Rolamento do Carter, caso o motor não ligue. Caso alguma peça esteja danificada e não tenha disposição para reposição pelo fornecedor de imediato.

ARTIGO 26 – CRONOMETRAGEM E SENSORES : A Cronometragem do Campeonato Estadual de Kart 2025 será realizada com os equipamentos do KCVG – Kart Clube de Várzea Grande. Os sensores são de propriedade do KCVG, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a prova.

O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da prova da sua categoria terá que ressarcir o KCVG o valor de R\$1.200,00 (Hum mil e duzentos reais).

Os sensores deverão ser instalados abaixo da gravata do kart, na posição vertical, com o led voltado para cima.

ARTIGO 27 – PENALIDADES:

São infrações ao regulamento:

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.
- d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no “grid”;
- c) Acréscimo no tempo total;
- d) Perda de volta;

- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independentemente de outras sanções);
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova; h) Time Penalty.

Parágrafo 1º - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

Parágrafo 2º - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações.

Parágrafo 3º - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

Parágrafo 4º - O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo.

Parágrafo 5º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do Kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso - FAEMT.

ARTIGO 28 – DAS RECLAMAÇÕES:

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma bateria e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos.

O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deverá ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação. Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídos os recursos previstos no Código Desportivo da CBA. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios correspondentes.

Parágrafo 1º – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé poderão infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

Parágrafo 2º – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

Parágrafo 3º – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação. O pagamento deverá ser efetuado em dinheiro espécie ou Pix.

a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução do valor integral correspondente aos itens reclamados, Caso improcedente o valor reverterá para FAEMT.

Parágrafo 4º – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo 5º – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

Parágrafo 6º – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado pela FAEMT.

ARTIGO 29 - DOS RECURSOS: Todo concorrente/piloto terá o direito de recorrer das decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto à CBA ou FAEMT. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar o Secretário da Prova, por escrito, dentro do prazo de trinta (30) minutos a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de recorrer da decisão, de acordo com o CDA.

Parágrafo 1º - Todo recurso junto à FAEMT deve ser feito por escrito pelo seu autor ou representante legal. O Recurso junto à FAEMT deve ser acompanhado de uma caução no valor de 10 (dez) UP-MT (FAEMT), no prazo limite de 30 minutos após a sua notificação. Essa caução será exigida no instante que o interessado notificar o Secretário da Prova sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida caso a mesma seja julgada improcedente.

O presente regulamento foi aprovado pela **Comissão de Pilotos, CTDE e CEK** da Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso – FAEMT.

Cuiabá-MT, 18 de Fevereiro de 2025.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Fernando Maggi Scheffer

Presidente

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL

Robinson Kazy Som

Presidente

COMISSÃO ESTADUAL DE KART

Yvan Angelo Schwab Junior

Presidente

COMISSÃO DE PILOTOS 2025

Vanderley Reck Junior

Salomão Cezar C de Oliveira

Rafael Soares

Felipe Rovaris

João Pretto

Jimmy Allan

Fernando Menezes

José Eduardo da Silva Pagliarini e Souza

Paulo Rogério Batista Jr

Valdinei Araújo