

## 8ª COPA CENTRO-OESTE DE KART – 2010

### REGULAMENTO PARTICULAR

#### CAPÍTULO I

### REGULAMENTO DESPORTIVO

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiações FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL – FADF, FEDERAÇÃO GOIANA DE AUTOMOBILISMO – FAUGO e FEDERAÇÃO TOCANTINENSE DE AUTOMOBILISMO - FTA realizará a 8ª COPA CENTRO OESTE DE KART – 2010, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CSI, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK, o CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2010 – RNK e este regulamento, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK da CBA, e das Federações envolvidas.

#### 2 – DA COPA:

- 2.1 A Copa será composta de 9 nove etapa (corridas).
- 2.2 Calendário

ETAPA	DATA	KARTÓDROMO	LOCAL	SENTIDO
1ª/2ª/3ª	24 e 25/04/2010	Ayrton Senna	Guará - DF	Horário
4ª/5ª/6ª	18 e 19/09/2010	Rubens Barrichello	Palmas - TO	Horário
7ª/8ª/9ª	27 e 28/11/2009	Razem Neto	Anápolis - GO	Horário

- 2.2.1 Este calendário estará sujeito a eventuais alterações.

#### 2.3 Categorias:

- 2.3.1 MIRIM – para pilotos portadores da cédula CBA – PMK;
- 2.3.2 CADETE – para pilotos portadores da cédula CBA – PCK;
- 2.3.3 JÚNIOR MENOR – para pilotos portadores de cédula CBA – PJK;
- 2.3.4 JÚNIOR – para pilotos portadores de cédula CBA – PJK;
- 2.3.5 NOVATO – para pilotos portadores de cédula CBA – PK;
- 2.3.6 GRADUADO – para pilotos portadores de cédula CBA – PGK;
- 2.3.7 SÊNIOR – para pilotos portadores de cédula CBA – PSK-B ou PSK-A;
- 2.3.8 SUPER SÊNIOR – para pilotos portadores de cédula CBA – PSK-B ou PSK-A com mais de 40 anos de idade;
- 2.3.9 F-4 – para pilotos portadores de cédula CBA – PK, PGK, PSK-A ou PSK-B.

#### 3 – DAS NORMAS GERAIS

- 3.1 A disputa desta Copa será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2010, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula dos seus países de origem, válida para 2010.
- 3.2 Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada.
  - 3.2.1 Por escrito.
  - 3.2.2 De acordo com o disposto no capítulo IX do CDA.
- 3.3 Será terminantemente proibida a entrada na pista, de qualquer pessoa não autorizada/credenciada, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos.
- 3.4 Será de total responsabilidade do piloto e de seu representante legal, a conduta de qualquer membro do time, cabendo-lhes simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.

- 3.5 Nos circuitos ou pistas em que se realizarão as provas serão proibidos os treinos ou qualquer atividade com kart, na segunda, terça e quarta feitas que antecederem o início dos treinos oficiais.
- 3.6 O regulamento técnico de todas as categorias seguirá as normas descritas no capítulo II deste regulamento.
- 3.7 Somente terão acesso à pista para quaisquer atividades os karts equipados com sensor da cronometragem.
- 3.7.1 Receberão sinalização com bandeira preta, os pilotos que não cumprirem essa determinação.

#### **4 – DA INSCRIÇÃO**

- 4.1 No ato da inscrição, além da aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:
  - 4.1.1 Cédula Desportiva Nacional 2010 da modalidade kart.
  - 4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição para cada evento em rodada tripla, no período definido no regulamento particular de cada etapa, no valor de:
    - 4.1.2.1 R\$ 200,00 (cento e sessenta reais) para as categorias MIRIM e CADETE.
    - 4.1.2.2 R\$ 300,00 (duzentos e cinquenta reais) para as demais categorias.
  - 4.1.3 Pagamento da taxa de locação do motor, para cada rodada tripla:
    - 4.1.3.1 Categorias MIRIM e CADETE: R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais).
    - 4.1.3.2 Categorias com motor de 125 cc: R\$ 600,00 (seiscentos reais).
    - 4.2.3.3 Categoria F-4: R\$ 320,00 (trezentos e vinte reais).
    - 4.2.3.4 Pagamento de um jogo de pneus do tipo “slick” para cada rodada tripla.
    - 4.2.3.5 Quitação de quaisquer débitos com o Clube organizador, FAU e CBA.
- 4.2 Ao assinar a Ficha de Inscrição de cada prova, o piloto estará ciente que cumprirá fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK e do Regulamento Particular, se comprometendo a não recorrer, aos Poderes Públicos, de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos Poderes Desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

#### **5 – DO NÚMERO DE PARTICIPANTES**

- 5.1 O número de participantes por corrida estará limitado ao número de motores disponíveis para cada categoria, conforme descrito no item 21.1 deste regulamento.
- 5.2 Para que seja válida a prova, será exigido um número mínimo de dois karts por categoria, em cada uma das corridas.

#### **6 – DO USO DO BOX**

- 6.1 Os karts deverá ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- 6.2 É expressamente proibido o tráfego de karts com o motor funcionando pelas áreas do boxe.
- 6.3 É proibido funcionar os motores dos karts no interior dos boxes.
- 6.4 Mecânicos, auxiliares, chefes e membros da equipe somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes usando calçado fechado.

#### **7 – DA MANUTENÇÃO**

- 7.1 Constatada avaria técnica durante as atividades de pista, independentemente da sinalização da direção da prova através de bandeira preta com círculo laranja, o piloto deverá proceder conforme estabelecido abaixo:
  - 7.1.1 **TREINOS LIVRES OU DE AQUECIMENTO** – O piloto deverá conduzir seu kart à área de manutenção definida no Regulamento Particular, para que seu time efetue o devido reparo ou transporte do kart, com o motor desligado, para o seu boxe.

- 7.1.1.1 Caso o piloto não consiga conduzir o kart até a área de manutenção por seus próprios meios, e for do interesse da equipe, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart da pista, sem a utilização de carrinho de transporte.
- 7.1.1.2 A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.
- 7.1.1.3 O percurso entre os boxes e a saída para a pista deverá ser cumprido com o motor do kart desligado, transportado no carrinho apropriado.
- 7.2 **TOMADA DE TEMPO** – Ao sair da pista, por qualquer motivo, inclusive o término da tomada de tempo, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado para pesagem e, caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que sua equipe o conduza ao Parque Fechado ao final da atividade.
- 7.3 **PROVA** – Ao sair da pista, para reparos, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque de Manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde sua equipe efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca de chassi e/ou motor.
- 7.3.1 Caso o piloto consiga sanar a avaria na pista, observada a devida segurança e sem se valer de qualquer forma de auxílio de terceiros, ele poderá retornar à prova.
- 7.3.2 Caso o problema não seja sanado, e o piloto não consiga levar o kart até o Parque de Manutenção por seus próprios meios e sem auxílio de terceiros, o kart deverá ser estacionado em local seguro, somente sendo retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.
- 7.3.3 Ao final da prova, o kart deverá ser conduzido pelo piloto ao Parque Fechado.
- 7.4 A desobediência às disposições contidas nos itens 20.1 e 20.2 implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator conforme estabelecido no RNK e CDA, a critério dos comissários desportivos.
- 7.5 A desobediência ao disposto no item 20.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- 7.6 O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado pelo Comissário Técnico.
- 7.7 Será proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo e no Grid de Largada.

## **8 – DO ABASTECIMENTO**

- 8.1 Tanto para as Tomadas de Tempo, quanto para as provas, os karts deverão ser conduzidos ao Parque de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível.
- 8.2 É terminantemente proibido, sob pena de desclassificação ou exclusão, além de outras penas complementares:
  - 8.2.1 Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo.
  - 8.2.2 Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
  - 8.2.3 Retornar com o kart ao boxe depois de abastecido.
  - 8.2.4 A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja Oficial de Competição.

## **9 – DA TOMADA DE TEMPO**

- 9.1 Observadas as disposições contidas no Art. 10 do CNK, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de treino classificatório com duração de 10 (dez) minutos, com participação de todos os inscritos na categoria ou agrupamento de categorias.
- 9.2 Será obrigatória a utilização, pelos organizadores das etapas, de sistema de cronometragem por sensores.
- 9.3 Os pilotos que, entrarem na pista, mas não conseguirem completar pelo menos uma volta, terão as suas posições no Grid determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado por tempo.
- 9.4 Aos pilotos retardatários não será permitido participar da Tomada de Tempo.

- 9.5 Os pilotos que não participarem da Tomada de Tempo, terão suas posições no Grid de Largada determinadas por sorteio e alinharão após os que participaram da mesma sem registrar tempo, conforme previsto no item 9.3.

## **10 – DA UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM**

- 10.1 Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.
- 10.1.1 O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).
- 10.2 Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2010.

## **11 – DOS AUXILIARES DE PISTA**

- 11.1 Durante a prova permanecerá na pista, somente, um auxiliar de cada piloto, devidamente identificado por jalecos fornecidos pela organização da prova, que deverá permanecer em local definido pela Direção da Prova, para ajudar qualquer piloto, quando autorizado pela direção de prova e sempre que isso se fizer necessário.
- 11.2 Excepcionalmente nas categorias MIRIM, CADETE, JÚNIOR MENOR e JÚNIOR serão admitidos até dois auxiliares para cada piloto.
- 11.3 Os auxiliares deverão permanecer, obrigatoriamente, dentro das áreas demarcadas pela organização da prova, só podendo entrar na pista quando o piloto tiver algum tipo de problema.
- 11.4 É vedado aos auxiliares permanecerem na beira da pista fazendo sinais aos pilotos.
- 11.5 O piloto será responsável pelas atitudes de seu(s) auxiliar(es), podendo tais atitudes acarretar sua exclusão ou desclassificação da prova.
- 11.6 Poderá ser cobrada caução pelo jaleco fornecido.

## **12 – DA PUBLICIDADE**

- 12.1 Deverão ser reservados na carenagem dois espaços de 150 cm<sup>2</sup> (10 x 15 cm) para utilização pela organização da prova.
- 12.1.1 A localização dos espaços são: em uma das laterais e na parte frontal.
- 12.2. Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da organização da prova poderá abster-se desta publicidade, mediante o pagamento do valor correspondente a duas taxas de inscrição.

## **13 – DAS CORRIDAS E FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA**

- 13.1 Os eventos da 8ª Copa Centro Oeste de Kart – 2010 serão realizados em rodadas triplas, ou seja, três corridas.
- 13.2 Cada uma das corridas valerá por uma etapa, e deverão obedecer ao seguinte número de voltas:
- 13.2.1 Categorias MIRIM e CADETE: 16 voltas.
- 13.2.1 Categorias JÚNIOR MENOR e JÚNIOR: 18 voltas.
- 13.2.2 Categoria F4: 25 voltas.
- 13.2.3 Demais categorias: 20 voltas.
- 13.2 O grid da primeira corrida de cada evento será determinado pela tomada de tempo, e o das demais, pelas colocações obtidas nas provas anteriores desse mesmo evento.

## **14 – DA LARGADA**

- 14.1 Na largada os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada, observadas as disposições contidas no Art. 12 do CNK.

- 14.1.1 Após a abertura do Parque Fechado, o piloto que sair para a pista e retornar ao Parque Fechado fica impedido de voltar à pista até que seja dada a largada da prova, e de lá largará quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.
- 14.1.2 Qualquer manutenção, sem troca de equipamento poderá ser autorizada pelo comissário técnico, sendo o kart levado para o Parque de Manutenção, onde permanecerá até que seja dada a largada da prova, e de lá largará quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

## 15 – DA VISTORIA TÉCNICA

- 15.1 Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério do Comissário Técnico, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação dos mesmos.
- 15.2 Após o término de cada prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição do Comissário Técnico para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados da prova.
- 15.3 Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida.
- 15.4 Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares na área de vistoria técnica, salvo quando autorizada ou solicitada pelo Comissário Técnico.
- 15.5 Cada piloto poderá utilizar quantos chassis desejar, podendo os mesmos serem lacrados pelo Comissário Técnico, após sua utilização na tomada de tempo e/ou prova.
- 15.6 Somente poderão ser utilizados para Tomada de Tempo e Provas, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues através de sorteio.
- 15.7 Será lacrado apenas um jogo de pneus do tipo “slick” para a Tomada de Tempo e Prova.
- 15.8 Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional e homologados pela CBA, sendo obrigatória para cada participante, a entrega e a montagem, no Parque Fechado, de um jogo, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico, que será devidamente identificado.

## 16 – DA CLASSIFICAÇÃO, PONTUAÇÃO E PREMIAÇÃO NA ETAPA

- 16.1 A pontuação por etapa será atribuída por dupla e obedecerá ao seguinte critério:

1ª, 2ª e 3ª ETAPAS

COLOCAÇÃO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
PONTUAÇÃO	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

4ª, 5ª e 6ª ETAPAS

COLOCAÇÃO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
PONTUAÇÃO	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3

7ª, 8ª e 9ª ETAPAS

COLOCAÇÃO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
PONTUAÇÃO	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5

- 16.2 O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá uma bonificação de 1 (um) ponto que será computado na classificação do campeonato.
- 16.2.1 Não haverá ponto de bonificação pela “pole-position” na segunda e terceiras corridas de cada rodada tripla.
- 16.2.2 Observe-se para efeito de pontuação que o detentor da pole-position será o piloto efetivamente posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponde ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função da aplicação de penalização.

- 16.3 O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá uma bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato.
- 16.3.1 Em caso de desclassificação do autor da melhor volta, o ponto de bonificação não será atribuído a nenhum dos participantes.
- 16.4 Todo piloto que participar de largada receberá uma bonificação de 1 (um) ponto que será computado na classificação do campeonato.
- 16.5 Somente fará jus à pontuação prevista no item 16.1 o piloto que completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas percorridas pelo vencedor da categoria, independentemente de ter recebido a bandeirada de chegada.
- 16.5.1 Sempre que 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas resultarem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.
- 16.6 Ao piloto que não completar o número mínimo de voltas previsto no item 14.5 será atribuída a pontuação apenas das bonificações previstas nos itens 16.2, 16.3 e 16.4, se houver.

## **17 – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO NA COPA**

- 17.1 Será declarado CAMPEÃO DA 8ª COPA CENTRO OESTE – 2010, sua respectiva categoria, o piloto que somar mais pontos ao final das nove etapas, observado o critério de descarte N-3 resultados.
  - 17.1.1 Os pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não receberão qualquer pontuação e não poderão ter esses resultados considerados como descarte.
  - 17.1.2 Se a desclassificação ao final da prova tiver sido motivada por falta de peso, não receberão qualquer pontuação, exceto da pole-position, mas o resultado da prova em que a penalidade tiver sido aplicada poderá ser descartado.
- 17.2 Se dois ou mais pilotos terminarem o campeonato com igual número de pontos, já considerado o critério de descarte previsto no Art. 14, será adotado o seguinte para desempate:
  - 17.2.1 Maior número de vitórias;
  - 17.2.2 Maior número de pontos sem descarte;
  - 17.2.3 Maior número de segundos lugares;
  - 17.2.4 Maior número de terceiros lugares;
  - 17.2.5 Maior número de melhores voltas;
  - 17.2.6 Maior número de pole-position;
  - 17.2.7 Sorteio.
- 17.3 Somente terão declarados campeões as categorias que tenham participantes nos termos do item 14.3 em no mínimo 50% (cinquenta por cento) das provas do torneio.
- 17.4 Serão distribuídos troféus pela CBA ao Campeão e Vice-campeão de cada categoria, bem como diplomas de participação para todos os concorrentes na copa, em local e data a serem determinados pelas FAUs.

## **18 – DA COMISSÃO DISCIPLINAR**

- 18.1 Poderá ser formada uma Comissão Disciplinar em cada evento, devendo seus membros ser indicados pelas FAUs envolvidas, através de documento específico.
  - 18.1.1 Essa Comissão terá a finalidade de julgar eventuais recursos contra decisões dos Comissários Desportivos.
- 18.2 Os recursos desportivos à Comissão Disciplinar deverão ser acompanhados da taxa correspondente, conforme o regulamento de taxas da CBA, constante do Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

## **19 – DAS RESPONSABILIDADES**

- 19.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as FAUs, os CLUBES, a empresa fornecedora da Motores, e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e provas.

19.1.1 Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) ligal(is).

## **20 – DOS CASOS OMISSOS**

20.1 Os casos omissos serão analisados pelos comissários desportivos com base nas disposições contidas no Regulamento Nacional de Kart – 2010 e no Código Desportivo do Automobilismo.

# **CAPÍTULO II**

## **REGULAMENTO TÉCNICO**

### **21 – GERAL PARA TODAS AS CATEGORIAS**

21.1 **Disponibilidade de Motores:** A empresa fornecedora dos motores garantirá a entrega da seguinte quantidade de motores:

21.1.1 **CATEGORIA MIRIM** – para os primeiros 20 (vinte) pilotos inscritos.

21.1.2 **CATEGORIA CADETE** – para os primeiros 25 (vinte e cinco) pilotos inscritos.

21.1.3 **CATEGORIA JÚNIOR MENOR** – para os primeiros 18 (dezoito) pilotos inscritos.

21.1.4 **CATEGORIA JÚNIOR** – para os primeiros 18 (dezoito) pilotos inscritos.

21.1.5 **CATEGORIA NOVATO** – para os primeiros 18 (dezoito) pilotos inscritos.

21.1.6 **CATEGORIA GRADUADO** – para os primeiros 20 (vinte) pilotos inscritos.

21.1.7 **CATEGORIA SÊNIOR e SUPER SÊNIOR** – para os primeiros 25 (vinte e cinco) pilotos inscritos, considerando-se a soma dos inscritos nas duas categorias.

21.1.8 **CATEGORIA F-4** – para os primeiros 20 (vinte) pilotos inscritos.

21.2 **Especificações e procedimentos de sorteio** - Os motores e acessórios serão entregues aos pilotos através de sorteio.

21.2.1 O piloto ficará responsável por todo o equipamento a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

21.2.2 Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento.

21.2.3 Será de responsabilidade do piloto a quebra de motor por erro de carburação, dano externo causado por acidente, perda de rosca da vela e absorção pelo motor de qualquer corpo estranho que não seja detectado e que cause quebra interna.

21.2.4 Quaisquer danos externos no escapamento ou Filtro, também serão de responsabilidade do piloto.

21.2.5 O piloto deverá arcar com o pagamento das peças danificadas no ato da devolução ou troca do motor, ou escapamento, a preço de tabela do fabricante, em vigor.

21.3 Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no Parque Fechado e em horário determinado no Regulamento Particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do piloto e de demais interessados.

21.4 **Condições para eventuais trocas de motores:** A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca.

21.4.1 A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local.

21.4.2 As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

21.4.3 Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:

21.4.3.1 Se houver quebra do pistão;

21.4.3.2 Se houver quebra da biela;

21.4.3.3 Se houver fusão da biela;

21.4.3.4 Se houver a quebra do eixo da biela;

21.4.3.5 Se houver quebra da arruela de encosto da biela;

21.4.3.6 Se a rosca da porca da curva esparnar; e

21.4.3.7 Se a rosca do cabeçote esparnar.

- 21.5 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item acima, o piloto perderá posições no grid de largada, conforme descrito abaixo, além de responder pelo pagamento das despesas na forma disposta no Artigo 4º deste regulamento:
- 21.5.1 Duas posições na primeira troca;
  - 21.5.2 Cinco posições na segunda troca;
  - 21.5.3 Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
- 21.6 Os motores, intake silencers e os escapamentos, obedecidos aos critérios supra definidos, serão fornecidos e sorteados entre os participantes, em suas respectivas categorias, pela RBC – Preparação de Motores.

## **22 – DAS CATEGORIAS MIRIM E CADETE**

- 22.1 O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange redutora com medida de referência 12,00 mm na categoria Mirim e 17,0 na categoria Cadete, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga, mesa e filtro. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

## **23 – DAS CATEGORIAS JÚNIOR MENOR E JÚNIOR**

- 23.1 O motor será o Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 13 mm na categoria Junior Menor e 17,0 na categoria Junior, pirâmide com palheta, filtro de ar e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.
- 23.1.1 Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2010 com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

## **24 – DAS CATEGORIAS NOVATO E GRADUADO**

- 24.1 O motor será o Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 22,0mm na categoria novatos e até 28,0mm na categoria Graduados, pirâmide com palheta, filtro de ar e ignição com centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.
- 24.1.1 Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2010 com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

## **25 – DAS CATEGORIAS SÊNIOR E SUPER SÊNIOR**

- 25.1 O motor será o Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes para as, coletor de escapamento, escapamento, flange até 28,0mm, pirâmide com palheta, filtro de ar e ignição com centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.
- 25.1.1 Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2010 com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

## **26 – DA CATEGORIA F-4**

- 26.1 O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange redutora para equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA. Sem embreagem e sem mesa.
- 26.1 O conjunto pinhão/embreagem será de 13 (treze) dentes com somente patins de aço e corrente de passo 428 (motocicleta);
- 26.2 Será permitida a utilização do pára-choque traseiro de metal, desde que o mesmo proteja os pneus traseiros por completo da mesma forma que os homologados.

## **27 – DO NÚMERO DE DENTES DAS COROAS**

- 27.1 As coroas deverão ser as que constam da tabela abaixo, de acordo com o circuito em que forem realizadas as etapas:

CATEGORIAS	COROAS – NÚMERO DE DENTES		
	GUARÁ	PALMAS	ANÁPOLIS
MIRIM e CADETE	até 71	até 71	até 71
JÚNIOR, JÚNIOR MENOR	até 74	até 74	até 74
NOVATO e GRADUADO	até 78	até 75	até 74
SÊNIOR e SUPER SÊNIOR	até 80	até 75	até 74
F-4	até 42	até 39	até 39

## **28 – DOS PNEUS**

28.1 Somente poderão ser utilizados pneus da marca MG fornecidos pela organização, obedecendo à seguinte tabela:

28.1.1 Categorias MIRIM e CADETE – marca MG modelo CADETE;

28.1.2 Categoria GRADUADO – marca MG selo AMARELO;

28.1.3 Demais Categorias – marca MG selo VERMELHO.

28.2 Somente poderão ser utilizados para a Tomada de Tempo e provas, pneus fornecidos pela organização, que serão identificados e entregues através de sorteio para serem montados pelos times no Parque Fechado e devolvidos à organização para a devida guarda.

28.3 Para a Tomada de Tempo, repescagem e corridas, os karts deverão ser encaminhados ao Parque Fechado, nos horários previstos, sem os pneus.

28.3.1 Após o ingresso dos karts, os pneus serão retirados do depósito, para a respectiva montagem.

28.3.1 Ao término da Tomada de Tempo e após a devida liberação pelo Comissário Técnico, os pneus serão obrigatoriamente devolvidos ao depósito, antes da retirada dos karts do Parque Fechado.

28.3.2 Qualquer procedimento contrário ao acima estabelecido implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para a utilização na Tomada de Tempo ou nas Provas para as quais estiverem destinados.

28.4 Serão utilizados os quatro pneus do tipo “slick” e/ou os quatro do tipo “wet” para cada rodada tripla, podendo o piloto usá-los da forma que lhe convier, desde que respeitada a decisão do Comissário Técnico, relativa à segurança dos mesmos

## **29 – DO PESO E DO LASTRO**

29.1 O peso mínimo considerado será o do conjunto kart/piloto, devendo o piloto estar trajando a indumentária completa, não sendo admitidos acessórios ou peças que tenham se soltado ou caído durante a atividade oficial praticada.

29.2 O peso do conjunto kart/piloto será o que consta da tabela abaixo:

29.1.1 Categoria MIRIM – 97 kg (noventa e sete quilogramas);

29.1.2 Categoria CADETE – 103 kg (cento e três quilogramas);

29.1.3 Categoria JÚNIOR MENOR – 135 kg (cento e trinta e cinco quilogramas);

29.1.4 Categoria JÚNIOR – 150 kg (cento e cinquenta quilogramas);

29.1.5 Categoria NOVATO – 153 kg (cento e cinquenta e três quilogramas);

29.1.6 Categoria GRADUADO – 155 kg (cento e cinquenta e cinco quilogramas);

29.1.7 Categoria SÊNIOR – 167 kg (cento e sessenta e sete quilogramas);

29.1.8 Categoria SUPER SÊNIOR – 175 kg (cento e setenta e cinco quilogramas);

29.1.9 Categoria F-4 – 188 kg (cento e oitenta e oito quilogramas); e

## **30 – DO COMBUSTÍVEL**

30.1 O combustível e óleo a ser utilizado, já incluído na taxa de locação do motor, será fornecido nas proporções indicadas pelo RNK.

30.2 A quantidade para cada etapa será a que consta abaixo:

30.2.1 Categorias MIRIM e CADETE – Tomada de Tempo 2 (dois) litros; Prova 3 (três) litros; e

30.2.2 Demais categorias – Tomada de Tempo 5 (cinco) litros; Prova 5 (cinco) litros.

30.3 O combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes.

- 30.4 Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

**31 – DISPOSIÇÕES GERAIS**

- 31.1 Todas as permissões que não forem explicitadas neste Regulamento estão terminantemente proibidas.
- 31.2 Os casos omissos serão definidos pelos Comissários Desportivos, baseados no CDA/CBA, RNK/CBA, CSI/FIA e RIK/FIA.

Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 2009

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL – CTDN  
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL – FADF  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO GOIANA DE AUTOMOBILISMO – FAUGO  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO TOCANTINENSE DE AUTOMOBILISMO – FTA  
PRESIDENTE