



# 1ª COPA DE KART DAS FEDERAÇÕES – 2012

## REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar a prova fechada denominada "1ª COPA DE KART DAS FEDERAÇÕES" – 2012, de acordo o CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA 2011, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2011 – RNK e este regulamento particular, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

### 1 OBJETIVO:

1.1 A Copa de Kart das Federações tem como objetivo incentivar os campeonatos estaduais e interestaduais promovidos pelas federações de automobilismo.

### 2 DA PROVA

#### 2.1. Categorias:

- 2.1.1 Piloto Mirim de Kart – PMK
- 2.1.2 Piloto Cadete de Kart – PCK
- 2.1.3 Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK
- 2.1.4 Piloto Júnior de Kart – PJK
- 2.1.5 Piloto de Kart – PK
- 2.1.6 Piloto Sênior de Kart “B” – PSK “B”
- 2.1.7 Piloto Sênior de Kart “A” – PSK “A”
- 2.1.8 Piloto Graduado de Kart – PGK
- 2.1.9 Categoria Fórmula 4 – F4

#### 2.2 Local:

- 2.2.1 Kartódromo: Kartódromo Internacional de Serra - ES
- 2.2.2 Período: De 06 à 10 de Março de 2012.

#### 2.3 Inscrições: **deverão ser feitas através da FAU de origem do piloto.**

- 2.3.1 Início das Inscrições: 16 de Janeiro de 2012
- 2.3.2 Término das Inscrições: 31 de Janeiro de 2012

### 3 DAS NORMAS GERAIS

- 3.1 A disputa desta copa será aberta aos kartistas classificados conforme artigo 4, portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2012.
- 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 2011.



**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 seu representante legal, a conduta de qualquer membro do time, cabendo-lhe simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.

**3.5** Das atividades: No circuito em que se realizará a prova serão proibidos os treinos ou qualquer outra atividade com kart de competição, nos 60 (sessenta) dias que antecedem o evento.

#### **4 DOS PILOTOS ADMITIDOS:**

**4.1** Serão admitidos para a disputa da **1ª Copa de Kart das Federações – 2012**, os pilotos campeões e vice-campeões dos campeonatos estaduais supervisionados pelas FAUS.

**4.2** Serão também admitidos os pilotos campeões e vice-campeões dos campeonatos interestaduais promovidos pelas FAUs (Sul-Brasileiro, Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste, etc.)

**4.3** No caso da FAU promover no Campeonato Estadual, uma categoria com outra denominação, que agregue 02 (duas) ou mais categorias RNK, poderá utilizá-la para classificar seus pilotos, de acordo com a cédula desportiva emitida 2011.

**4.4** Caso um piloto esteja classificado para a **Copa de Kart** das Federações por um campeonato interestadual e também pelo campeonato estadual, a FAU de origem poderá convocar o 3º colocado do campeonato estadual, e assim sucessivamente.

**4.5** Na hipótese de um piloto que tenha adquirido o direito de participar da competição, desistir de dessa participação, será admitido o piloto classificado imediatamente após o desistente.

**4.6** Todo piloto deverá ter um apliance da bandeira do estado da FAU de origem fixado no macacão, no lado superior esquerdo de 8x5,5cm, e um adesivo de 10x7cm fixado na gravata do kart.

#### **5 DA INSCRIÇÃO**

No ato da inscrição, além do preenchimento e assinatura(s) do termo de inscrição serão exigidos:

**5.1** Cédula Desportiva Nacional 2012;

**5.2** Pagamento da taxa de inscrição no valor de:

**5.2.1** De 16/01 a 31/01 de 2012: R\$ 1.000,00 (hum mil reais) para as categorias Junior Menor, Junior, Novatos, Graduados, Sênior A, Sênior B e F4 ou R\$ 400,00 (Quatrocentos reais) para as categorias Mirim e Cadete;

**5.2.3** Pagamento de nove litros de combustível para as categorias PMK e PCK; e de 27 litros para as demais categorias;

**5.2.4** Pagamento de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), referentes ao aluguel do motor para as categorias PMK e PCK, de R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais) para a categoria F4, de R\$ R\$ 700,00 (setecentos reais) para as categorias PJMK e PJK, e de R\$ 850,00 (oitocentos e cinqüenta reais) para as demais categorias.

**5.2.5** Pagamento de 03 (três) jogos de pneus, sendo 02 (dois) do tipo “slick” e 01 (hum) do tipo “wet”.

**5.3** Com o pagamento do valor da inscrição o piloto terá direito ao uso de uma vaga num box, uma credencial de piloto, três credenciais de box, uma vaga no estacionamento de carros e uma vaga no estacionamento de caminhões.

**5.3.1** Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 700,00 (setecentos reais) para os veículos que as utilizarem na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

**5.3.2** A distribuição dos boxes será procedida de acordo com a ordem de inscrição e confirmação do pagamento, sendo proibida a cobrança de qualquer taxa adicional, por mais especial que o box possa ser.



## **6 DO NÚMERO DE PARTICIPANTES**

**6.1** O número de participantes por bateria será de no máximo 36 karts por categoria.

**6.2** Se o número de concorrentes for superior a 36, serão classificados por tomada de tempo, os 20 melhores. Os remanescentes participarão de uma bateria de "repescagem", com 15 voltas, classificando-se para a primeira e para segunda bateria, os 16 primeiros colocados.

**6.3** Será exigido um número mínimo de seis karts para a largada da primeira bateria e de cinco karts para a segunda. Caso o número de karts seja insuficiente para a realização da segunda bateria, valerá somente aquela já realizada.

## **7 DO ACESSO À PISTA**

Somente terão acesso à pista para qualquer atividade, os karts equipados com o sensor da cronometragem, fixado como determina o RNK 2011. Receberá sinalização com bandeira preta com disco laranja, o piloto cujo kart estiver em desacordo com esta determinação.

**7.1** A organização deverá fornecer jalecos identificados com um número para cada kart, de cores diferentes para cada categoria, e somente um por kart. Nesse caso, os empurradores identificados terão a obrigação de empurrar qualquer conjunto que necessitar e que estiver mais próximo do que outro empurrador, sob pena de punição para o piloto que o empurrador representar.

**7.2** No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação será permitida a presença, no "grid" de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização.

## **8 DO USO DO BOX**

**8.1** Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.

**8.2** Será expressamente proibido o tráfego de karts com o motor em funcionamento nos boxes. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 18 do RNK 2011.

**8.3** Será proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes.

**8.4** Para aquecimento dos motores antes das atividades de pista, será autorizado pelos comissários, um tempo de 3 minutos, na saída do parque fechado, ou outro local indicado.

**8.5** Mecânicos, auxiliares, chefes de equipes, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes, usando calçado fechado.

## **9 DA MANUTENÇÃO:**

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

**9.1.1** Treinos livres ou de aquecimento – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, 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.

**9.1.2** Tomada de tempo – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.



**9.1.3** Baterias ou prova – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, 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, 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.

**9.1.4** A desobediência ao disposto no item 9.1.1 implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK 2011, a critério dos comissários desportivos.

**9.1.5** A desobediência ao disposto nos itens 9.1.2 e 9.1.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

**9.2** O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.

**9.3** Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no "grid" de largada.

## **10 DOS PNEUS**

**10.1** Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempo, repescagem e baterias, 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 guarda.

**10.1.1** Para a tomada de tempo, repescagem baterias e provas, os karts deverão ser encaminhados ao Parque Fechado, com tempo suficiente para a colocação dos pneus e abastecimento. Será de responsabilidade da equipe o atendimento a este requisito. Após o ingresso dos karts, os pneus serão retirados do depósito, para a respectiva montagem. Ao término da tomada de tempo e baterias, e após a devida liberação pelo Comissário Técnico, os pneus serão obrigatoriamente devolvidos ao depósito, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas ou espetos, antes da retirada dos karts do Parque Fechado. 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, nas baterias ou nas provas para as quais estiverem destinados.

**10.2** Será utilizado um jogo de pneus para os treinos oficiais e warm-up e um jogo para tomada de tempo, repescagem e as duas baterias.

**10.3** Serão identificados e montados obrigatoriamente, dois jogos de pneus do tipo “slick” e um jogo de pneus do tipo “wet”.

**10.4** A CBA, FAUS e Clubes organizadores não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante dos mesmos.

## **11 DO ABASTECIMENTO**

**11.1** Tanto na tomada de tempo e repescagem quanto nas baterias, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2011, na quantidade de até nove litros por competidor para a tomada de tempo e para as baterias, ou até três litros para a PMK e PCK tanto na tomada de tempo quanto em cada bateria.

**11.2** Será proibido, sob pena das sanções previstas:

**11.2.1** Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo;

**11.2.2** Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;

**11.2.3** Retornar com o kart ao box depois de abastecido.

**11.2.4** A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja da Direção de Prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva.



## **12 DA TOMADA DE TEMPO**

**12.1** Será obrigatória a utilização, pelos competidores, de sensores fornecidos por empresa de cronometragem credenciada pela "CBA", durante todo o evento, sendo obrigatória também a divulgação dos tempos dos treinos oficiais. A equipe será responsável pela guarda do sensor.

**12.2** As sessões de tomada de tempo serão de dez minutos para cada grupo.

**12.3** Caso necessário, a composição dos grupos para a tomada de tempo será determinada através de sorteio, e por categoria. A quantidade de karts por grupo será determinada pelos Comissários Desportivos.

**12.4** Aos pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto não será permitida a tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado por tempo, obedecida a ordem do sorteio.

**12.5** 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.

## **13 DAS BATERIAS E DA FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA**

**13.1** A 1ª **Copa de Kart das Federações – 2012** terá duas baterias, que serão realizadas em circuito a ser informado em adendo, obedecendo ao seguinte número de voltas:

**13.1.1** Categorias PMK e PCK: 15 voltas

**13.1.2** - Categorias PSK "B", PSK "A e F4: 20 voltas;

**13.1.3** - Demais categorias: 25 voltas;

**13.2** O "grid" da primeira bateria será determinado pela tomada de tempo, e o da segunda, pelas colocações obtidas na primeira.

## **14 DA LARGADA**

**14.1** A largada poderá ser:

**14.1.1** Por sinal luminoso

**14.1.2** Por bandeira

## **15 DA VISTORIA TÉCNICA**

**15.1** Ao término da tomada de tempo, repescagem e baterias, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação desses oficiais.

**15.2** Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto, ou chefe de equipe, será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.

**15.3** Cada piloto poderá utilizar até 02 (dois) chassis e 01 (hum) motor, que será fornecido por sorteio para todo o evento, devendo os mesmos serem apresentados aos Comissários Técnicos para lacração, conforme programação, antes de sua utilização no Evento. O uso destes equipamentos (chassi e motor), sem o devido lacre dos Comissários Técnicos, importará na sua imediata desclassificação da Competição. Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos equipamentos lacrados, deverá ter autorização do comissário técnico.

**15.3.1** Os chassis poderão ser os homologados para 2012.



## **16 SORTEIO DE COMPONENTES:**

A Comissão Técnica poderá sortear para qualquer categoria componentes (escape, flexível, flange etc.) para serem utilizados no evento.

## **17 DA PREMIAÇÃO E PONTUAÇÃO:**

**17.1** Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.

**17.2** Pontuação por bateria:

1º - 11 pontos	6º - 5 pontos
2º - 9 pontos	7º - 4 pontos
3º - 8 pontos	8º - 3 pontos
4º - 7 pontos	9º - 2 pontos
5º - 6 pontos	10º - 1 ponto

**17.3** Será declarado Vencedor da "1ª COPA DE KART DAS FEDERAÇÕES – 2012", o piloto que obtiver maior número de pontos ao final das duas baterias.

**17.4** No caso de empate ao final das duas baterias, será tomado por base o melhor resultado da segunda bateria.

**17.5** A CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo oferecerá a premiação de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para o 1º colocado, R\$ 3.000,00 (três mil reais) para o 2º colocado e R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para o 3º colocado de cada categoria.

**17.6** A delegação vencedora receberá um prêmio de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), a delegação 2º colocada R\$ 3.000,00 (três mil reais) e a 3º colocada R\$ 2.000,00 (dois mil reais) que deverá ser repassado à FAU de origem dos pilotos.

**17.6.1** A classificação final das delegações será pela soma de pontos obtida por todos os pilotos inscritos de cada uma das FAUs participantes.

**17.6.2** Em caso de empate, o critério de desempate será a delegação com maior número de vencedores e assim sucessivamente.

## **18 DAS RESPONSABILIDADES**

**18.1** A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as federações, os clubes e os patrocinadores envolvidos no evento, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que as tiver(em) cometido ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s), ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

## **19 DOS CASOS OMISSOS**

**19.1** Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

## **20 DO REGULAMENTO TÉCNICO DAS CATEGORIAS PMK E PCK:**

**20.1** O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.

**20.2** O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 20.10. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.



**20.3** O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa com no máximo 70 dentes.

**20.4** Para a categoria PMK, o motor era entregue com uma flange de restrição, não podendo ser substituída ou retirada.

**20.5** Embreagem – Será proibida a sua troca.

**20.6** Carburador – Será proibida a sua troca.

**20.7** Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.

**20.8** Vela – Será proibida a sua troca.

**20.9** Padrão de referência – Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas em poder da CBA.

**20.10** Especificações e procedimento de sorteio - O motor da marca HONDA, modelo GX 160, completo, com o carburador, a vela, a bobina, o filtro, a embreagem e o escapamento, será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

**20.10.1** 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.

**20.10.2** Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

**20.10.3** Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.

**20.11** 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. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

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

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver a fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do virabrequim;
- e) Se a rosca da porca da curva espanar;
- f) Se a rosca do cabeçote espanar.

**20.11.2** Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” item 20.11.1 acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas “a” a “c” abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 20.10.1 e 20.10.2 deste regulamento.

- a) Duas posições na primeira troca;
- b) Cinco posições na segunda troca;
- c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

**20.11.3** A perda de posição será na bateria imediatamente posterior à troca de motor.

**20.11.4** A qualquer momento os comissários poderão ressortear os motores. Entre um ressorteio e a tomada de tempo deverá haver pelo menos um treino oficial, e caso um concorrente optar pela troca de motor após este treino, se enquadrará no artigo 20.11 deste regulamento.



## **21 DO REGULAMENTO TÉCNICO DA CATEGORIA F4 .**

**21.1** O motor será o Honda GX 390, 4 tempos, 13 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.

**21.2** O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 21.9. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.

**21.3** O motor utilizará pinhão de 13 dentes, e deverá ser utilizada coroa com no máximo 41 dentes, passo 428 (relação de moto).

**21.4** Embreagem – Será proibida a sua troca.

**21.5** Carburador – Será proibida a sua troca.

**21.6** Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.

**21.7** Vela – Será proibida a sua troca.

**21.8** Padrão de referência – Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas em poder da CBA.

**21.9** Especificações e procedimento de sorteio - O motor da marca HONDA, modelo GX 390, completo, com o carburador, a vela, a bobina, o filtro, a embreagem e o escapamento, será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

**21.9.1** 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.

**21.9.2** Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

**21.9.3** Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.

**21.10** 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. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

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

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver a fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do virabrequim;
- e) Se a rosca da porca da curva espanar;
- f) Se a rosca do cabeçote espanar.

**21.10.2** Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” do item 21.10.1 acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas “a” a “c” abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 21.9.1 e 21.9.2 deste regulamento.

- a) Duas posições na primeira troca;
- b) Cinco posições na segunda troca;
- c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

**21.10.3** A perda de posição será na bateria imediatamente posterior à troca de motor.



## **22 DO REGULAMENTO TÉCNICO DAS CATEGORIAS: PJMK, PJK, PK, PGK, PSK-A E PSK-B**

**22.1** O motor será dentre os homologados CBA.

**22.2** O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 22.10. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.

**22.3** O motor será entregue com pinhão de 11 dentes para as categorias PJMK e 10 dentes para as demais categorias, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa de acordo com adendo.

**22.4** Para as categoria PJMK e PJK, o motor era entregue com uma flange de restrição, não podendo ser substituída ou retirada.

**22.5** Ignição – Será proibida a sua troca.

**22.6** Carburador – Será de acordo com o RNK 2011.

**22.7** Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.

**22.8** Vela – Será proibida a sua troca.

**22.9** Padrão de referência – Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referencia para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas em poder da CBA.

**22.10** Especificações e procedimento de sorteio - O motor será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

**22.10.1** 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.

**22.10.2** Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

**22.10.3** Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.

**22.11** 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. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

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

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver a fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do virabrequim;
- e) Se a rosca da porca da curva espanar;
- f) Se a rosca do cabeçote espanar.

**22.11.2** Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” item 22.11.1 acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas “a” a “c” abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 22.10.1 e 22.10.2 deste regulamento.

- a) Duas posições na primeira troca;
- b) Cinco posições na segunda troca;
- c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

**22.11.3** A perda de posição será na bateria imediatamente posterior à troca de motor.



**22.11.4** A qualquer momento os comissários poderão ressortear os motores. Entre um ressorteio e a tomada de tempo deverá haver pelo menos um treino oficial, e caso um concorrente optar pela troca de motor após este treino, se enquadrará no artigo 22.11 deste regulamento.

### **23 RELAÇÃO DE COROA E PINHÃO:**

**23.1** A relação de coroa e pinhão será fornecida em adendo, 5 (cinco) dias antes do início da Copa.

### **24 DISPOSIÇÕES FINAIS**

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 01 de Dezembro de 2011.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL  
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART  
PRESIDENTE