

# 9ª COPA CENTRO OESTE de KART 2011

## REGULAMENTO DESPORTIVO e TÉCNICO

### CAPÍTULO I - REGULAMENTO DESPORTIVO

#### 1. Da Organização

**1.1** - As Federações de Automobilismo do Distrito Federal e Goiana de Automobilismo realização a 9ª Copa Centro Oeste de Kart, no ano de 2011, sob a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, em observância ao Código Esportivo do Automobilismo – CDA e Regulamento Nacional de Kart, nos termos do presente regulamento.

**1.2** – As entidades envolvidas na Copa, doravante serão assim denominadas:

- a) Federação Internacional de Automobilismo – **FIA**;
- b) Confederação Brasileira de Automobilismo – **CBA**;
- c) Federação de Automobilismo de Goiás – **FAUGO**;
- d) Federação de Automobilismo do Distrito Federal – **FADF**;
- e) Federação de Automobilismo – **FAU**;
- f) Comissão Nacional de Kart – **CNK**
- g) Clube Organizador – **CLUBE**;
- h) RBC Preparação de Motores – **RBC**.

#### 2 – Da Copa

**2.1** - A Copa será composta de 4 (quatro) provas obedecida ao seguinte calendário:

**2.2 - Calendário: (este item está em excesso e deverá ser retirado)**

ETAPA	DATA	Dia	KARTÓDROMO	LOCAL	SENTIDO
1	<b>29/05</b>	Domingo	Goiânia	Goiás	Horário
2	<b>04/09</b>	Domingo	Guará	Brasília	Horário
3	<b>30/10</b>	Domingo	Goiânia	Goiás	Horário
4	<b>20/11</b>	Domingo	Guará	Brasília	Horário

**2.2.1** - Este calendário somente poderá ser alterado por motivo de força maior devidamente justificado e com a concordância das FAUs e da RBC.

**2.2.2** – O campeonato Goiano de Kart de 2011 será disputado em prova única, no dia 29 de maio de 2011, no mesmo evento da Copa Centro Oeste.

**2.2.3** – Juntamente com a prova do dia 30 de outubro de 2011 será disputada a Copa Goiás de Kart.

**2.3** – A copa será disputada pelas seguintes categorias:

ORDEM	CATEGORIA	PILOTOS/CÉDULA CBA
1	Mirim	PMK
2	Cadete	PCK
3	Júnior Menor	PJKM
4	Júnior	PJK
5	Novato	PK
6	Graduado	PGK
7	Sênior "B"	PSK-B
8	Sênior "A"	PSK-A
9	Super Sênior	Pilotos com idade mínima de 40 anos
10	F-4 – Sprinter	PJK; PK; PGK e PSK-A
11	F-4 - Master	Pilotos com idade mínima de 40 anos e PSK-B

### 3 – DAS NORMAS GERAIS:

**3.1** - A disputa dos certames definidos neste regulamento será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2011, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula dos seus países de origem, válida para 2011.

**3.2** - Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:

- a) Por escrito;
- b) De acordo com as disposições contidas no 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** - As inscrições serão realizadas na secretaria da prova observadas as condições previstas nos itens a seguir.

**4.1.1** - Apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2011 para os pilotos brasileiros e do respectivo país para os estrangeiros.

**4.1.2** - Pagamento das taxas de inscrição, locação de motores e pneus da prova nas seguintes bases:

CATEGORIA	INSCRIÇÃO (R\$)	LOCAÇÃO (R\$)	PNEUS (R\$)
Mirim e Cadete	200,00	250,00	360,00
F-4	200,00	300,00	440,00
Junior e Júnior Menor	200,00	450,00	440,00
Novato e Graduado	200,00	450,00	480,00
Sênior "A" e "B"	200,00	450,00	440,00

**4.1.3** - Para treinos no sábado, véspera da prova, será cobrada taxa de R\$ 40,00 (quarenta reais) por conjunto piloto/kart.

**4.1.4** - Quitação de quaisquer débitos com o Clube organizador, promotor, fornecedor, 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 neste regulamento.

**5.2** - Para que seja válida a etapa, será exigido um número mínimo de 2 (dois) karts por categoria, em cada prova.

## **6 – DO USO DO BOX:**

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

**6.2** - É expressamente proibido o tráfego de karts com o motor funcionando pelas áreas dos boxes.

**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 a seguir.

### **7.1.1 – TREINOS LIVRES OU DE AQUECIMENTO:**

- a)** O piloto deverá conduzir seu kart à área de manutenção definida no Regulamento Particular, para que sua equipe efetue o devido reparo ou transporte do kart, com o motor desligado, para o seu boxe.
- b)** 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.
- c)** A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.
- d)** O percurso entre os boxes e a saída para a pista deverá ser cumprido com o motor do kart desligado, transportado no carrinho apropriado.

**7.1.2 – 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.

### **7.1.3 – PROVA:**

- a)** 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.
- b)** 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.
- c)** 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.
- d)** Ao final da prova, o kart deverá ser conduzido pelo piloto ao Parque Fechado.

**7.1.4** - A desobediência às disposições contidas no item 7.1.1 implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator conforme estabelecido no RNK e CDA, a critério dos comissários desportivos.

**7.1.5** - A desobediência ao disposto nos itens 7.1.2 e 7.1.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

**7.1.6** - O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado pelo Comissário Técnico.

**7.1.7** - 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:

- a) Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo.
- b) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
- c) Retornar com o kart ao boxe depois de abastecido.
- d) 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 dez minutos, com participação de todos os inscritos na categoria ou no seu agrupamento.

**9.2** - Será obrigatória a utilização, pelos organizadores das etapas, de sistema de cronometragem por sensores.

**9.3** - A definição do Grid de largada obedecerá aos seguintes critérios:

- a) A formação dos conjuntos piloto/kart, iniciada pelo pole-position, obedecerá a seqüência dos melhores tempos de todos os conjuntos que não tiverem qualquer irregularidade durante a tomada de tempo.
- b) Logo após os conjuntos piloto/kart mencionados na alínea "a" acima serão alinhados os conjuntos que tiverem se apresentado para a tomada de tempo, mas que tiverem sido penalizados em razão de alguma irregularidade.
- c) Finalmente, obedecida a seqüência definida nas alíneas "a" e "b", serão alinhados os conjuntos piloto/kart que não tiverem se apresentado para a tomada de tempo, que serão posicionados por sorteio.

**9.3** - Aos pilotos retardatários não será permitido participar da Tomada de Tempo.

## **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\$ 800,00 (oitocentos reais).

**10.2** - Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2011.

### **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 mesma, para ajudar qualquer piloto, quando autorizado pela direção de prova.

**11.2** - Os auxiliares deverão permanecer, obrigatoriamente, dentro das áreas demarcadas pela organização da prova, só podendo entrar na pista quando devidamente autorizado.

**11.3** - É vedado aos auxiliares permanecerem na beira da pista fazendo sinais aos pilotos.

**11.4** - O piloto será responsável pelas atitudes de seus auxiliares podendo tais atitudes acarretar sua punição com advertência, exclusão ou desclassificação da prova.

**11.5** - Poderá ser cobrada caução pelo jaleco fornecido.

### **12 – DA PUBLICIDADE:**

**12.1** - Deverá ser reservado na carenagem 1 espaço de 150cm<sup>2</sup> (10x15cm) para utilização pela organização da prova.

**12.1.1** - A localização dos espaços é: em uma das laterais ou 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 1 taxa de inscrição.

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

**13.1** - As provas da Copa Centro-Oeste de Kart-2011 serão realizados em rodada simples.

**13.2** - Cada uma das provas valerá por uma etapa, e deverão obedecer ao seguinte número de voltas:

ORDEM	CATEGORIA	VOLTAS
1	Mirim e Cadete	16
2	Júnior e Júnior Menor	18
3	Graduado, Novato e Sênior	22
4	F-4	30

### **14 – DA LARGADA:**

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

**14.1.1** - Após a abertura do Parque Fechado, o piloto que sair para a pista e retornar ao parque fechado, lá ficará retido e impedido de se dirigir para o Grid de largada.

**14.1.2** - Ocorrendo a situação acima, o piloto largará do Parque Fechado após a passagem do último kart do Grid, quando autorizado pelo diretor de prova.

**14.1.3** - Qualquer manutenção, sem troca de equipamento poderá ser realizada no Parque de Manutenção, desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

## **15 – DA VISTORIA TÉCNICA:**

**15.1** - Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados.

**15.2** - Os itens que serão vistoriados ficarão ao critério do Comissário Técnico, e os karts ficarão retidos no Parque Fechado, até a sua liberação.

**15.3** - 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.

**15.4** - Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida.

**15.5** - Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares na área de vistoria técnica, salvo quando autorizada ou solicitada pelo Comissário Técnico.

**15.6** - Cada piloto poderá utilizar quantos chassis desejar, podendo os mesmos ser lacrados pelo Comissário Técnico, após sua utilização na tomada de tempo e/ou prova.

**15.7** - Somente poderão ser utilizados para o aquecimento, tomada de tempo e Provas, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues através de sorteio.

**15.8** - Será lacrado apenas um jogo de pneus do tipo "slick" tarja amarela para Novato e Graduado e tarja vermelha para demais categorias.

**15.9** - 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, da Copa Centro-Oeste, obedecerá ao seguinte critério:

Etapas/Colocação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª e 2ª	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2
3ª a 4ª	30	27	24	21	18	15	12	9	6	3

**16.1** - 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** - Para efeito de pontuação o detentor da pole-position será o piloto efetivamente posicionado para largar na posição, o que pode não corresponder ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de aplicação de penalização.

**16.2.1** - O piloto que for desclassificado da prova por irregularidade constatada na vistoria, exceto falta de peso, perderá a pontuação prevista no item 16.4 e a mesma não será atribuída a outro competidor.

**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 ninguém.

**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 final.

**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 16.8 será atribuída a pontuação apenas das bonificações previstas nos itens 16.2, 16.3 e 16.4, se houver.

## **17 – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO DA COPA CENTRO-OESTE:**

**17.1** - Será declarado vencedor da Copa Centro-Oeste na sua respectiva categoria, o piloto que somar mais pontos ao final das etapas, observado o critério de descarte N-1.

**17.1.1** - Serão declarados campeões nas suas respectivas categorias, do campeonato Goiano de Kart, os vencedores da etapa disputada no dia 29 de maio de 2011.

**17.1.2** - Serão declarados vencedores, nas suas respectivas categorias da Copa Goiás, os vencedores da etapa disputada no dia 30 de novembro de 2011.

**17.1.2** - Os pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não receberão qualquer pontuação e não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

**17.1.3** - 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 neste artigo, será adotado o seguinte para desempate, pela ordem:

- a) Maior número de vitórias;
- b) Maior número de pontos sem descarte;
- c) Maior número de segundos lugares;
- d) Maior número de terceiros lugares;
- e) Maior número de melhores voltas;
- f) Maior número de pole-position;
- g) Sorteio;

**17.3** - Somente serão declarados vencedores da Copa Centro-oeste as categorias que tenham participantes em no mínimo 50% (cinquenta por cento) das provas do certame.

**17.4** - Serão distribuídos troféus ao vencedor e segundo colocados de cada categoria, em local e data a serem determinados pelas FAUs.

## **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) legal (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 pilotos inscritos.

**21.1.2 - CATEGORIA CADETE** – para os primeiros 25 pilotos inscritos

**21.1.3 - CATEGORIA JÚNIOR MENOR** - para os primeiros 15 pilotos inscritos.

**21.1.4 - CATEGORIA JÚNIOR** – para os primeiros 15 pilotos inscritos.

**21.1.5 - CATEGORIA NOVATO** – para os primeiros 15 pilotos inscritos.

**21.1.6 - CATEGORIA GRADUADO** – para os primeiros 15 pilotos inscritos.

**21.1.7 - CATEGORIA SÊNIOR E SUPER SÊNIOR** – para os primeiros 25 pilotos inscritos considerando-se a soma dos inscritos nas três categorias.

**21.1.8 - CATEGORIA F-4**– para os primeiros 25 pilotos inscritos considerando-se a soma dos inscritos nas duas categorias.

**21.2 - Especificações e procedimentos de sorteio** - Os motores e acessórios serão entregues aos pilotos através de sorteio feito pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**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. É proibido ligar os motores fora da área determinada pelo comissário técnico e somente com a presença de um funcionário da RBC, a rotação deverá ser moderada, sob pena de perda de cinco posições no grid.

**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, 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:

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do eixo da biela;
- e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- f) Se a rosca da porca da curva espanar; e/ou
- g) Se a rosca do cabeçote espanar.

**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:

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

**21.6** - Os motores e os escapamentos, obedecidos aos critérios supra definidos, serão fornecidos e sorteados entre os participantes, em suas respectivas categorias, pela RBC PREPARAÇÃO DE MOTORES LTDA.

## **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.

## **24 – DAS CATEGORIAS JUNIOR MENOR e JÚNIOR:**

**24.1** - 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 e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**24.1.1** - 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.

**24.1.2** - Na categoria Junior Menor, o coletor de escape será conforme RNK.

## **25 – DAS CATEGORIAS NOVATO e GRADUADO:**

**25.1** - O motor será o Parilla MY , refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange com até 28,0mm, pirâmide com palheta e ignição sem 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 SÊNIOR:

**26.1** - O motor será o Parilla MY, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes para as, coletor de escapamento, escapamento, flange até 28,0mm, pirâmide com palheta, ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**26.1.1** - Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2010 com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

## 27 – DA CATEGORIA F-4:

**27.1** - O motor será Honda GX-390, sem embreagem, fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

**27.2** - A embreagem será fornecida pelo piloto e deverá ser original sem retrabalho e com patins de ferro, o pinhão deverá ser de 13 dentes originais sem retrabalho.

## 28 – DO NÚMERO DE DENTES DAS COROAS:

**28.1** - As coroas deverão ser as que constam na tabela abaixo, de acordo com o circuito de cada prova:

ORDEM	CATEGORIA	COROAS/Nº DE DENTES	
		GUARÁ	GOIANIA
1	Mirim e Cadete	Até 71	Até 71
2	Júnior e Júnior Menor	Até 74	Até 74
3	Novato e Graduado	Até 76	Até 76
4	Sênior	Até 77	Até 77
5	F-4	Até 42	Até 42

## 29 – DOS PNEUS:

**29.1** - Para todas as categorias os pneus deverão ser de composto duro tarja vermelha, com exceção da Novato e Graduado que será do composto médio tarja amarela.

**29.1.1** - A marca do pneus será especificada no Regulamento Particular da etapa.

**29.2** - 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 pelas equipes no Parque Fechado e devolvidos à organização para a devida guarda.

**29.3** - Para o aquecimento, a Tomada de Tempo, repescagem e corrida, os karts deverão ser encaminhados ao Parque Fechado, nos horários previstos, sem os pneus.

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

**29.3.1** - 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.

**29.3.2** - 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.

## 30 – DO PESO E DO LASTRO:

**30.1** - 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.

**30.2** - O peso do conjunto kart/piloto será o que consta na tabela abaixo:

ORDEM	CATEGORIA	PESO (KG)
1	Mirim <sup>o</sup>	100
2	Cadete	106
3	Júnior Menor	135
4	Júnior	150
5	Novato	153
6	Graduado	155
7	Sênior "B" e "A"	170
8	Super Sênior	170
9	F-4	185

**31 – DO COMBUSTÍVEL:**

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

**31.2** - A quantidade, em litros, para cada etapa será a que consta abaixo:

ORDEM	CATEGORIA	TOMADA DE TEMPO	PROVA
1	Mirim e Cadete	2	3
2	Demais categorias	5	6

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

**32 – DISPOSIÇÕES GERAIS:**

**32.1** - Todas as permissões que não forem explicitadas neste Regulamento estão terminantemente proibidas.

**32.2** - Os casos omissos serão definidos pelos Comissários Desportivos, baseados no CDA/CBA, RNK/CBA, CSI/FIA e RIK/FIA.

Rio de Janeiro, 29 de abril de 2011.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL – FADF PRESIDENTE

FEDERAÇÃO GOIANA DE AUTOMOBILISMO – FAUGO PRESIDENTE