



3ª COPA SUDESTE KART - 2011

REGULAMENTO GERAL

CAPITULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO – FAEES, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - FAERJ e FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA, fará realizar a 3ª COPA SUDESTE DE KART - 2011, de acordo com o CÓDE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLAMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK, o CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2011 – RNK e este regulamento particular, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK da CBA, e das federações envolvidas.

1 – DAS AUTORIDADES

- 1.1 Autoridades Governamentais
 - 1.1.1 Prefeito Municipal
 - 1.1.2 Secretário
- 1.2 Autoridades Desportivas
 - 1.2.1 Presidente da CBA: Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
 - 1.2.2 Presidente da FAEES: Robson Duarte
 - 1.2.3 Presidente da FAERJ: Djalma de Faria Neves
 - 1.2.4 Presidente da FMA: Pedro Sereno de Mattos
 - 1.2.5 Presidente da CNK: Rubens Maurílio Gatti
 - 1.2.6 Presidente do clube
 - 1.2.7 Presidente da Comissão Estadual de Kart da FAEES: Rui Baromeu
 - 1.2.8 Presidente da Comissão Estadual de Kart da FAERJ: José Fardim
- 1.3 Autoridades da Prova
 - 1.3.1 Comissário Desportivo - FAU
 - 1.3.2 Comissário Desportivo - FAU
 - 1.3.3 Comissário Desportivo – FAU
 - 1.3.4 Comissário Desportivo - FAU
 - 1.3.5 Diretor da prova
 - 1.3.6 Diretor adjunto
 - 1.3.7 Comissário Técnico FAU
 - 1.3.8 Comissário Técnico FAU
 - 1.3.9 Auxiliar técnico – FAU
 - 1.3.10 Juiz de largada/chegada
 - 1.3.11 Secretário(a)
- 1.4 Cronometragem
- 1.5 Chefe de Segurança
- 1.6 Serviço médico

2 – DA COPA:

2.1 A Copa será composta de seis etapas (corridas).

2.2 Calendário:

ETAPA	DATA	KARTÓDROMO	LOCAL	SENTIDO
1ª/2ª	07 e 08/05/2011	Vespasiano	MG	horário
3ª/4ª	13 e 14/08/2011	Volta Redonda	RJ	horário
5ª/6ª	12 e 13/11/2011	Serra	ES	antihorário

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 PJMK;

2.3.4 JÚNIOR – para pilotos portadores de cédula CBA PJK;

2.3.5 SÊNIOR – para pilotos portadores da cédula CBA PSKB, PSKB e PSKA com mais de 40 anos;

2.3.5 MASTER – para pilotos portadores de cédula CBA PSKA;

2.3.6 SPRINTER – para pilotos portadores de cédula CBA PK e PGK;

2.3.7 F 400 – para pilotos portadores de cédula CBA PJMK, PJK, PNK, PGK, PSK-A e PSK-B;

2.3.7.1 A altura mínima do piloto exigida para participação na F400 será de 1,55m

3 – DAS NORMAS GERAIS:

3.1 A disputa desta copa 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:

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 feiras 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. 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 2011 da modalidade Kart;

4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição, para cada evento em rodada dupla, no período definido no regulamento particular de cada etapa, para os pilotos de outros estados, no valor de:

4.1.2.1 R\$ 230,00 (Duzentos e trinta reais) para as categorias Mirim e Cadete;

4.1.2.2 R\$ 350,00 (Trezentos e cinquenta reais) para a categoria F 400;

4.1.2.3 R\$ 450,00 (Quatrocentos e cinquenta reais) para as categorias Júnior Menor, Júnior, Master e Sprinter;

4.1.3 Pagamento da taxa de locação do motor, para cada rodada dupla:

4.1.3.1 Categoria Cadete: R\$ 250,00 (Duzentos e cinquenta reais);

4.1.3.2 Categoria F 400: R\$ 350,00 (Trezentos e cinquenta reais);

4.1.3.3 Demais categorias: R\$ 620,00 (Seiscentos e vinte reais);

4.1.3.4 Pagamento de um jogo de pneus do tipo "slick" para cada rodada dupla;

4.1.3.5 Os pilotos inscritos no Campeonato Regional para estas datas, estarão automaticamente inscritos na COPA SUDESTE.

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 etapas.

6 – DO USO DO BOX:

- 6.1 Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- 6.2 Será expressamente proibido na área de boxes, o tráfego de karts com seus motores funcionando. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 18 do RNK.
- 6.3 Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes.
- 6.4 Mecânicos, auxiliares, chefes de times, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes, usando calçado fechado.

7 – DA MANUTENÇÃO:

- 7.1 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:
 - 7.1.1 Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart à área de manutenção definida pela direção de prova, para que seu time efetue o devido reparo, ou transporte o kart desligado para o seu box. Caso o piloto não consiga conduzir o kart até a área de manutenção 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 da pista, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento. O percurso compreendido entre os boxes e a saída para a pista deverá ser cumprido com o kart desligado, transportado no carrinho apropriado.
 - 7.1.2 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.
 - 7.1.3 Corridas 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, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser estacionado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.
- 7.2 A desobediência ao disposto no item 7.1.1 implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK e ao CDA, a critério dos comissários desportivos.
- 7.3 A desobediência ao disposto nos itens 7.1.2 e 7.1.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- 7.4 O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- 7.5 Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no "grid" de largada.

8 – DO ABASTECIMENTO:

- 8.1 Tanto nas tomadas de tempo, quanto nas corridas, os karts deverão ser conduzidos ao Parque de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível, (conforme RNK 2011) na quantidade de cinco litros por competidor / corrida e cinco litros para a tomada de tempo. Para a categoria Cadete, a quantidade será de três litros por competidor / corrida e dois litros para a tomada de tempo.
- 8.1.1 Será proibido, sob pena das sanções previstas:
 - 8.1.1.1 Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo.
 - 8.1.1.2 Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
 - 8.1.1.3 Retornar com o kart ao box depois de abastecido.
 - 8.1.1.4 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.

9 – DA TOMADA DE TEMPO:

- 9.1 Será obrigatória a utilização, pelos organizadores das etapas, de sistema de cronometragem por sensores.
- 9.2 A ordem de largada para a tomada de tempo será determinada por categoria, sendo permitido o agrupamento de categorias.
- 9.3 Aos pilotos retardatários não será permitida a tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado, obedecida à ordem do sorteio.
- 9.4 As sessões de tomada de tempos serão de dez minutos cada.
- 9.5 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.

10 – DA UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM:

- 10.1 Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2011.
- 10.2 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.
- 10.3 O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

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 ajudar qualquer piloto, quando isso se fizer necessário.
- 11.2 A critério dos Comissários Desportivos poderá ser admitido mais um auxiliar para as categorias MIRIM, CADETE, JÚNIOR MENOR e JÚNIOR.
- 11.3 Será proibida a permanência de auxiliares à margem da pista sinalizando para os pilotos.
- 11.4 Será cobrada caução pelo jaleco fornecido.

12 – DA PUBLICIDADE:

- 12.1 Deverão ser reservados na carenagem do kart, dois espaços de 10x15 cm para serem utilizados pela organização da prova. Esses espaços estarão localizados:
 - 12.1.1 Em uma das laterais;
 - 12.1.2 Na parte frontal.
- 12.2 Se o concorrente comprovar antecipadamente, através de contrato formal, que possui patrocínio que seja conflitante com o da organização da prova, ele poderá abster-se desta publicidade, desde que efetue o pagamento do valor correspondente a mais duas taxas de inscrição para a etapa.

13 – DAS CORRIDAS E FORMAÇÃO DO “GRID DE LARGADA”:

- 13.1 Os eventos da **3ª Copa Sudeste de Kart – 2011** serão realizados em rodadas duplas, ou seja, em duas corridas. Cada uma delas valerá por uma etapa, e deverão obedecer ao seguinte número de voltas:
 - 13.1.1 Categoria Mirim: 12 voltas;
 - 13.1.2 Categoria Cadete: 15 voltas;
 - 13.1.3 Categorias Júnior Menor, Júnior e F400: 18 voltas;
 - 13.1.4 Categorias Sênior, Master e Sprinter: 20 voltas
- 13.2 O "grid" da primeira corrida de cada evento será determinado pela tomada de tempo, e o da segunda, pelas colocações obtidas na primeira corrida desse mesmo evento.

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 e das provas, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação desses oficiais.
- 15.2 Após o término de cada prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados das provas.
- 15.3 Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.
- 15.4 Cada piloto poderá utilizar quantos chassis desejar, podendo os mesmos ser lacrados pelos Comissários Técnicos, após a sua utilização na tomada de tempo e/ou provas;
- 15.5 Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempo e corridas, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues através de sorteio.
- 15.6 Será lacrado apenas um jogo de pneus do tipo “slick” para a tomada de tempo, respescagem e as duas corridas, conforme RNK 2011.
- 15.7 Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional, e homologados pela CBA ou CIK/CBA, sendo obrigatória para cada time, a entrega e a montagem, no Parque Fechado, de um jogo, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico, que será então devidamente identificado.

16 – DA CLASSIFICAÇÃO, PONTUAÇÃO E PREMIAÇÃO NA ETAPA:

16.1 A pontuação obtida com a classificação ao final de cada etapa será a que consta da tabela abaixo:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
1ª à 3ª etapas	11	9	8	7	6	5	4	3
4ª à 6ª etapas	22	18	16	14	12	10	8	6

16.2 O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa, respeitadas as seguintes regras:

16.2.1 Não haverá ponto de bonificação pela "pole-position" na segunda prova de rodada dupla;

16.2.2 O detentor da "pole-position" será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponde ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento.

16.3 O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa.

16.4 Todo piloto que participar de largada receberá uma bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa.

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.

16.6 Ao piloto que não completar o número mínimo de voltas previsto no item 16.5 será atribuída a pontuação apenas das bonificações previstas nos itens 16.2, 16.3 e 16.4.

16.7 Serão distribuídos ao final de cada rodada dupla, troféus ou taças aos pilotos que alcançarem as cinco primeiras colocações em cada categoria, com base na soma de pontos das duas etapas dessa rodada. No caso de empate na soma de pontos, o troféu será entregue ao piloto com melhor classificação na última corrida da rodada dupla.

17 – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO NA COPA:

17.1 Será declarado CAMPEÃO DA 3ª COPA SUDESTE DE KART – 2011, em sua respectiva categoria, o piloto que obtiver o maior número de pontos no final das seis etapas, observado o critério N-2 resultados. O descarte obrigatório dos pontos alcançados com os dois piores resultados, desde que de sedes distintas, será dos pontos obtidos nas etapas, constantes da tabela do item 16.1, sem as eventuais bonificações previstas nos itens 16.2 a 16.4.

17.1.1 Se dois ou mais pilotos terminarem a copa com igual número de pontos, já considerado o descarte será adotado o seguinte critério para desempate:

17.1.1.1 Maior número de vitórias;

17.1.1.2 Maior número de pontos sem descarte;

17.1.1.3 Maior número de segundos lugares;

17.1.1.4 Maior número de terceiros lugares;

17.1.1.5 Maior número de melhores voltas;

17.1.1.6 Maior número de "pole-position";

17.1.1.7 Sorteio.

17.2 No caso de exclusão ou desclassificação, as bonificações previstas nos itens 16.2 e 16.3 passarão para o piloto que tiver obtido o tempo imediatamente abaixo.

17.3 Para que seja oficializada a classificação final da 3ª Copa Sudeste de Kart - 2011 em qualquer uma das categorias descritas no item 2.3 deste regulamento, nos termos do item 5.2, pelo menos três provas deverão ter sido realizadas nas mesmas.

17.4 Serão distribuídos, ao término das seis etapas, troféus para o campeão e o vice-campeão de cada categoria.

18 – DAS RESPONSABILIDADES:

- 18.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as Federações, os Clubes, a empresa fornecedora dos 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 as provas. 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)

19 – DOS CASOS OMISSOS:

- 19.1 Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

REGULAMENTO TÉCNICO

20 – GERAL PARA TODAS AS CATEGORIAS:

- 20.1 **Disponibilidade de Motores:** A empresa fornecedora dos motores garantirá a entrega de no mínimo 20% (vinte por cento) acima do número de pilotos inscritos em cada categoria.
- 20.2 **Especificações e procedimento de sorteio:** Os motores e acessórios serão entregues ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável por todo o equipamento a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- 20.2.1 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.
- 20.2.2 Será de responsabilidade do piloto a quebra de motor por erro de carburação, dano externo causado por acidente, perda da rosca da vela e absorção pelo motor de qualquer corpo estranho que não seja detectado e que cause quebra interna.
- 20.2.3 Quaisquer danos externos no escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- 20.2.4 O piloto deverá arcar com o pagamento das peças danificadas no ato da devolução ou troca do motor, ou escapamento, a preço de tabela em vigor do fabricante.
- 20.3 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.
- 20.4 **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. 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.
- 20.4.1 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:
- 20.4.1.1 Se houver quebra do pistão;
- 20.4.1.2 Se houver quebra da biela;
- 20.4.1.3 Se houver a fusão da biela;
- 20.4.1.4 Se houver a quebra do eixo da biela;
- 20.4.1.5 Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- 20.4.1.6 Se a rosca da porca da curva espanar;
- 20.4.1.7 Se a rosca do cabeçote espanar
- 20.5 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nos itens 20.4.1.1 a 20.4.1.7, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 20.2.1 e 20.2.2 deste regulamento;
- 20.5.1 Duas posições na primeira troca;
- 20.5.2 Cinco posições na segunda troca;
- 20.5.3 Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
- 20.6 Os motores, intake silencers e os escapamentos, obedecidos aos critérios supra definidos, serão fornecidos e sorteados entre os participantes, em suas respectivas categorias, pela empresa RBC – Preparação de Motores.

21 – DAS CATEGORIAS MIRIM E CADETE:

- 21.1 O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- 21.2 O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 21 deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.
- 21.3 O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- 21.4 A flange redutora deverá possuir medida de referência mínima de 12,0mm na categoria Mirim, e de 17,0mm na categoria Cadete, podendo as mesmas sofrer variações para a equalização dos motores.
- 21.5 Embreagem – Será proibida a sua troca.
- 21.6 Vela – Será proibida a sua troca.
- 21.7 Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm + ou – 2mm, e com as seguintes características:
- 21.8 Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante.
 - 21.8.1 Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
 - 21.8.2 Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - 21.8.3 Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 21.8.4 Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 21.8.5 Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 21.8.6 Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- 21.9 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 à disposição da CBA.
- 21.10 Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, com números na cor amarela.

22 – DA CATEGORIA JÚNIOR MENOR

- 22.1 O Motor será o Riomar modelo MRA I, refrigerado à água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, seguindo na íntegra as especificações do RNK 2011 para a categoria **PJMK**, acompanhado dos seguintes itens:
 - 22.1.1 Conjunto de escapamento;
 - 22.1.2 Coletor de 13,0mm;
 - 22.1.3 Pirâmide;
 - 22.1.4 Pinhão de 11 dentes;
- 22.2 O Flexível deverá ser de 14,5cm, com tolerância de $\pm 0,5$ cm.
- 22.3 Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- 22.4 Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2011 para a categoria PJMK.

23 – DA CATEGORIA JÚNIOR:

- 23.1 O Motor será o Riomar modelo MRA I, refrigerado à água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, seguindo na íntegra as especificações do RNK 2011 para a categoria **PJK**, acompanhado dos seguintes itens:
 - 23.1.1 Conjunto de escapamento;
 - 23.1.2 Coletor de 17,0mm;
 - 23.1.3 Pirâmide;
 - 23.1.4 Pinhão de 11 dentes;
- 23.2 O flexível deverá ser de 12,5cm, com tolerância de $\pm 0,5$ cm.
- 23.3 Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- 23.4 Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2011 para a categoria PJK.

24 – DAS CATEGORIAS SÊNIOR, MASTER E SPRINTER

- 24.1 O motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
 - 24.1.1 Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - 24.1.2 Mesa;
 - 24.1.3 Escapamento;
- 24.2 O carburador, de propriedade do time do piloto, deverá ser aquele previsto no RNK **2010**, para a categoria PGK
- 24.3 Não será fornecido o carburador. Suas especificações serão as constantes do artigo 27;
- 24.4 Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas seguintes: NGK B9 ES, NGK B10 EGV, BOSH W07 CS, NGK BR9EG e NGK BR10EG.
- 24.5 Identificação: As placas de identificação deverão ser aquelas previstas no RNK 2011 para as categorias dos pilotos admitidos nessas duas categorias da Copa Sudeste 2011.

25 – DA CATEGORIA F 400

- 25.1 O motor será Honda GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
 - 25.1.1 Escapamento;
 - 25.1.2 Carburador;
 - 25.1.3 Filtro;
 - 25.1.4 Vela;
- 25.2 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.
- 25.3 Identificação: As placas deverão ter fundo na cor branca, com números na cor vermelha.

26 – CARBURADORES PARA OS MOTORES DOIS TEMPOS:

- 26.1 Somente será permitida a utilização de carburadores do tipo borboleta, ficando proibido o uso de carburadores de 3 (três) agulhas sendo:
 - 26.1.1 Nacionais – de qualquer marca desde que homologados pela CBA;
- 26.2 A preparação interna dos carburadores será livre.
- 26.3 Somente serão controladas as medidas na altura do difusor, do corpo, da altura da borboleta de aceleração, quando a categoria determinar.
- 26.4 Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- 26.5 Será proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível, exceto para motores de 4 tempos.
- 26.6 Será obrigatório o uso do silencioso de carburador “intake silencer”, do modelo RBC homologado, com todos os seus componentes.
- 26.7 Nas medidas para o item carburador já estão incluídas as tolerâncias.

27 – DO NÚMERO DE DENTES DAS COROAS:

27.1 O número de dentes das coroas será divulgado no RPP de cada uma das rodadas duplas.

28 – DOS PNEUS:

28.1 Somente poderão ser utilizados pneus da marca MG, vendidos nos kartódromos, obedecendo à seguinte tabela:

CATEGORIA	MODELO DO PNEU
Mirim/Cadete	MG Cadete
Demais categorias	MG Selo Vermelho

28.1.1. Excepcionalmente nas duas primeiras etapas, os pneus para a categoria Sprinter serão os de selo amarelo, do mesmo fabricante.

28.2 Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempo, repescagem 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. Após o ingresso dos karts, os pneus serão retirados do depósito, para a respectiva montagem. Ao término da tomada de tempo e corridas, e após a devida liberação pelo Comissário Técnico, os pneus serão obrigatoriamente devolvidos ao depósito, 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 corridas 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 dupla, podendo o piloto usá-los da forma que melhor 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 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:

CATEGORIA	PESO DO CONJUNTO KART/PILOTO (Kg)
Mirim	100
Cadete	106
Júnior Menor	135
Júnior	150
Sprinter	155
Master	170
F 400	188

30 – DO COMBUSTÍVEL:

30.1 O combustível e óleo a ser utilizado, não 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 da tabela abaixo:

CATEGORIA	TOMADA DE TEMPO	PROVA
Mirim/Cadete	2 litros	3 litros
Júnior Menor/Júnior	5 litros	5 litros
Master/Sprinter	5 litros	5 litros
F 400	5 litros	5 litros

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

30.3.1 Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata exclusão ou desclassificação do infrator.

Rio de Janeiro, 05 de abril de 2011.

COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO – FAES
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FAERJ
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA
PRESIDENTE