



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART**

46° CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2011

REGULAMENTO PARTICULAR

Capítulo I

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar o 46º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2011, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK/CIK, o CODIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2011 – RNK e este Regulamento Particular, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

1 – DAS AUTORIDADES:

Obs. Serão nomeados por adendo.

1. Autoridades Governamentais:

- 1.1 Governador do Estado:
- 1.2 Secretário de Turismo:
- 1.3 Prefeito Municipal:

2. Autoridades Desportivas

- 2.1 Presidente da CBA:
- 2.2 Presidente da FAU:
- 2.3 Presidente do CTDN:
- 2.4 Presidente da CNK:
- 2.5 Presidente do Clube:

3. Autoridades da Prova:

- 3.1 Comissários Desportivos - CBA:
- 3.2 Comissário Desportivo - FAU:
- 3.3 Diretor da prova:
- 3.4 Diretor adjunto:



- 3.5 Comissário Técnico – CBA:
- 3.6 Comissário Técnico - FAU:
- 3.7 Secretário (a):

- 4. Cronometragem:
- 5. Chefe de Pista:
- 6. Serviço Médico:
- 6.1 Médico Responsável:

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 Super Cadete de kart – PCKS
- 2.1.4 Piloto Junior Menor de kart – PJMK
- 2.1.5 Piloto Junior de Kart – PJK
- 2.1.6 Categoria Sudam – S
- 2.1.7 Categoria Shifter – SK
- 2.1.8 Categoria Super F4 – SF4
- 2.1.9 Local: São Paulo - SP
- 2.1.10 Período: 11 a 16 de Julho de 2011
- 2.1.11 Kartódromo de Interlagos
- 2.1.12 Extensão da pista: 1100m
- 2.1.13 Início das inscrições: 01 de junho no site da CBA: www.cba.org.br até 01 de julho.
- 2.1.14 – Encerramento das inscrições dia 12 de julho de 2011 às 12:00 hs.

2.2 Categorias:

- 2.2.1 Piloto Sênior de kart “B” – PSK “B”
- 2.2.2 Piloto Sênior de Kart “A” – PSK “A”
- 2.2.3 Super Sênior – SS
- 2.2.4 Piloto Graduado – PGK
- 2.2.5 Categoria F-4 – F4
- 2.2.6 Categoria Sudam Junior – SJ
- 2.2.7 Categoria Novatos – PK
- 2.2.8 Local: Vespasiano - MG
- 2.2.9 Período: 25 de julho a 30 julho de 2011
- 2.2.10 Kartódromo: RBC Racing
- 2.2.11 Extensão da pista: 1200m
- 2.2.12 Início das inscrições: 01 de junho no site da CBA: www.cba.org.br até 08 de julho
- 2.2.13 – Encerramento das Inscrições dia 26 de julho de 2011 às 12:00 hs.

3 – DAS NORMAS GERAIS:

- 3.1 - A disputa deste campeonato será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA 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 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.

4 – DA INSCRIÇÃO:

4.1 - No ato da inscrição, além da(s) assinatura(s) do termo de responsabilidade, serão exigidos:

4.1.1 - Cédula Desportiva Nacional 2011

4.1.2 - Pagamento da taxa de inscrição no valor de:

4.1.2.1 - Para as categorias PJMK, PJK, F4, Sudam e Shifter, de 01/06 a 01/07: R\$ 1.000,00 (hum mil reais) ou R\$ 400,00 (quatrocentos reais) para as categorias PMK, PCK e PCKS, e após 01/07 para as categorias PJMK, PJK, F4, Sudam e Shifter R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), ou R\$ 480,00 (quatrocentos e oitenta) para as categoria PMK, PCK e PCKS.

4.1.2.2 – Para as categorias PSKB, PSKA, SS, PGK, SF4, PK e Sudam Júnior, de 01/06 a 08/07 R\$ 1.000,00 (hum mil reais) e após 08/07: R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais).

4.1.3 - Pagamento de R\$ 500,00 (quinhentos reais), referentes ao aluguel do motor para as categorias PMK, PCK e F4;

4.1.4 - Pagamento de 15 litros de combustível para as categorias PMK, PCK, PCKS e de 45 litros para as demais categorias;

4.1.4.1 – No caso de necessidade de baterias de repescagem, o combustível extra poderá ser cobrado pela organização do evento.

4.1.5 – Pagamento de dois jogos de pneus tipo slick para as categorias PMK, PCK, PCKS e quatro jogos para as demais categorias.

5 – DAS ATIVIDADES:

5.1 - Nos circuitos ou pistas em que se realizarão as provas, serão proibidos os treinos ou qualquer outra atividade com kart, nos dez dias que antecederem o início dos treinos oficiais.

6 – DO NÚMERO DE PARTICIPANTES:

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

6.2 Se o numero de concorrentes for superior a 36, os treinos livres e a tomada de tempo serão realizadas conforme sorteio inicial formando grupos 1 e 2.

Deverá ser realizadas 1 (uma) **Tomada de Tempo**.

A tomada de tempo será o critério de desempate nas baterias classificatórias.

Após, formarão então 3 (três) grupos: A, B e C.

Devendo o *pole position* estar no grupo A, o segundo colocado no grupo B, o terceiro colocado no grupo C, o quarto colocado no grupo A e assim sucessivamente, conforme exemplo abaixo:

GRUPO A	GRUPO B	GRUPO C
1º tempo	2º tempo	3º tempo
4º tempo	5º tempo	6º tempo
7º tempo	8º tempo	9º tempo
... assim por diante.	.	.



Serão realizadas 03 (três) **Baterias Classificatórias**. A primeira entre os participantes do grupo **AxB**, a segunda entre os participantes dos grupos **AxC** e a terceira entre os participantes dos grupos **BxC**.

Serão atribuídos pontos aos participantes de cada **Bateria Classificatória** como abaixo:

1º colocado	0 ponto perdido
2º colocado	2 pontos perdidos
3º colocado	3 pontos perdidos
... assim sucessivamente.	

Deverão ser somados os pontos das duas **Baterias Classificatórias** de cada grupo em que o piloto participou.

Serão classificados para a **Bateria Pré-Final** os 28 (vinte e oito) melhores pilotos classificados entre os que participaram das 03 (três) **Baterias Classificatórias**.

Os participantes não classificados entre os 28 (vinte e oito), participarão de uma **Bateria de Repescagem**, donde, se classificarão os 06 (seis) primeiros colocados que irão compor o Grid de 34 (trinta e quatro) participantes classificados para as baterias finais (Pré-final e Final). Estes 06 (seis) classificados na Repescagem serão posicionados a partir da 29ª (vigésima nona) posição da Pré-Final.

Em caso de empate entre 02 (dois) ou mais competidores, o desempate será pela lista geral de tempos obtidos na **Tomada de Tempo**.

Se um piloto receber a bandeira preta ou for excluído ele receberá o número de pontos igual o número de participantes na bateria + 2 (mais dois) pontos.

Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual o número de participantes na bateria +1 (mais um) ponto.

6.3 Caso o número de participantes for inferior a 36 karts, todos estarão juntos nos treinos oficiais, tomada de tempo e as duas baterias classificatórias.

Será realizada 01 Tomada de Tempo.

A ordem de largada da 1ª e 2ª bateria classificatória será pela tomada de tempo.

Serão atribuídos pontos aos participantes de cada bateria classificatória como abaixo:

1º colocado	0 ponto perdido
2º colocado	2 pontos perdidos
3º colocado	3 pontos perdidos
... assim sucessivamente.	

A ordem de largada para a pré-final será pela soma de pontos perdidos das baterias classificatórias.

A ordem de largada para a final será pela ordem de chegada da pré-final.

Se um piloto receber a bandeira preta ou for excluído, ele receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria mais 2 pontos.

Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao número de participantes mais 1 ponto.

7 – DO ACESSO À PISTA:

7.1 - 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, o piloto cujo kart estiver em desacordo com esta determinação. Poderá ser exigido uma caução referente ao sensor de cronometragem.

7.2 - 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 ao piloto que o empurrador representar.

7.3 - 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 RNK.

8.3 - Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes.

8.4 - Mecânicos, auxiliares, chefes de times, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes, usando calçado fechado.

9 – DA MANUTENÇÃO:

9.1.1 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:

9.1.2 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 a 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;

9.1.3 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.

9.1.4 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, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.

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

9.1.6 A desobediência ao disposto nos itens 9.1.3 e 9.1.4 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

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

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



9.1.9 Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos chassis ou motores lacrados, deverá ser feita com autorização do comissário técnico.

9.1.10 O funcionamento de motores no interior do kartódromo só será permitido durante as atividades programadas.

10 – DOS PNEUS:

10.1 - Somente poderão ser utilizados para os treinos oficiais, tomada de tempo, repescagem, baterias e provas, pneus fornecidos pela organização, que serão identificados e entregues através de sorteio para serem montados pelos times no Parque Fechado e devolvidos a organização para a guarda.

10.2 - Para os treinos oficiais, tomada de tempo, repescagem baterias e provas, 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 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.

10.3 - Para as categorias PMK, PCK e PCKS serão identificados e montados obrigatoriamente, dois jogos de pneus do tipo “slick”, sendo que um jogo será utilizado nos treinos oficiais e o outro jogo para a tomada de tempo e as quatro baterias.

10.4 - Nas demais categorias serão utilizados os quatro jogos de pneus do tipo “slick”, sendo que dois jogos deverão ser utilizados nos treinos livres, um jogo para a tomada de tempo, e as duas baterias classificatórias, e o outro jogo para a pré-final e final.

10.4.1 - Caso o piloto venha a utilizar em seu kart pneu de outro concorrente, ambos serão eliminados da competição, independentemente de outras sanções.

10.5 - 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.

10.6 – Para as Categorias Graduados, Sudam e Sudam Junior os pneus serão do tipo MG amarelo e para as demais Categorias MG vermelho.

10.7 – No ato da inscrição o piloto deverá adquirir da organização um jogo de pneu “wet”, que em caso de chuva, na classificação e provas, estará à disposição da equipe no Parque fechado. Caso a Comissão Técnica verifique a necessidade da aquisição de mais um jogo de pneu tipo “wet”, a equipe deverá se dirigir a Secretaria da Prova e providenciar a compra deste outro jogo de pneu. Caso não seja utilizado, a equipe poderá retirar o valor na secretaria. Para os treinos livres, em caso de chuva o pneu tipo “wet” será livre.

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 e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o Regulamento Nacional de Kart – RNK, na quantidade de até nove litros por competidor / bateria / tomada de tempo ou até três litros para a PMK, PCK e PCKS, tanto na tomada de tempo quanto em cada bateria.

11.2 - Serão proibidos 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 concorrentes, de sensores fornecidos por empresa de Cronometragem credenciada pela “CBA”, durante todo o evento. Será obrigatória pela equipe de cronometragem a divulgação dos tempos dos treinos livres, e de todas as atividades em pista.

12.2 A sessão de tomada de tempo será de dez minutos para cada grupo.

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

12.4 Será realizada 01 tomada de tempo por categoria.

12.5 Aos pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto, não será permitido a tomada de tempo, devendo os mesmos alinharem após o último piloto classificado pela tomada de tempo, obedecida a ordem do sorteio.

12.6 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 pela tomada de tempo.

13 – DAS BATERIAS E FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA:

13.1. As provas terão quatro baterias e serão realizadas obedecendo ao seguinte número de voltas:

Categoria	Baterias Classificatórias	Pré-final	Final
Mirim	11	13	15
Cadete	11	13	15
Super Cadete	11	13	15
Júnior Menor	14	17	20
Júnior	16	19	22
Novatos	15	18	21
Graduados	19	22	25
Sênior A	15	18	21
Sênior B	15	18	21
Super Sênior	15	18	21
Sudam	20	23	27
Sudam Júnior	15	18	21
Shifter	20	23	27
F4 e SF4	15	18	21



13.2 Para as Categorias em que for adotado o critério CIK/FIA, como previsto no item 6.3, o número de voltas das baterias entre os Grupos A/B/C será o mesmo das baterias classificatórias.

13.3 Com exceção da categoria Shifter, que largará parada, deverá ser formado o pré-grid na saída do parque fechado, que passará pela linha de largada 01 ou 02 vezes, para aquecimento, e após os concorrentes deverão vir alinhados para largada da prova, a critério do diretor de prova.

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

15.2 - Após o termino da tomada de tempo, repescagem e de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando a disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados das baterias.

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 dois chassis e dois motores para todo o evento, devendo os mesmos serem lacrados pelos Comissários Técnicos, 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 do Campeonato. Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos equipamentos lacrados, deverá ter autorização do comissário técnico.

16 – DA PREMIAÇÃO:

16.1 Será declarado campeão, o piloto que vencer a final e assim sucessivamente. Serão premiados os pilotos do 1º ao 5º lugar com troféus.

17 – RELAÇÃO:

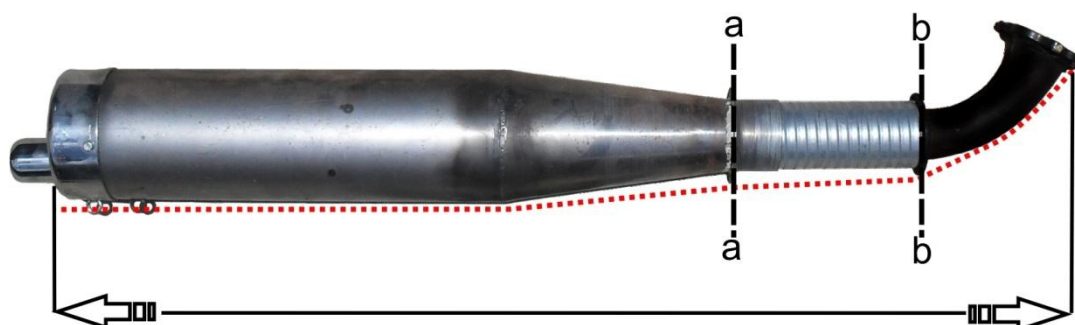
17.1 As relações de coroa e pinhão serão as seguintes:

Mirim	Pinhão 20	Coroa até 70
Cadete	Pinhão 20	Coroa até 70
Super Cadete	Pinhão 11	Coroa até 71
Júnior Menor	Pinhão 11	Coroa até 73
Júnior	Pinhão 11	Coroa até 76
Novatos	Pinhão 10	Coroa até 74
Graduados	Pinhão 10	Coroa até 74
Sênior A	Pinhão 10	Coroa até 75
Sênior B	Pinhão 10	Coroa até 75
Super Sênior	Pinhão 10	Coroa até 76
Sudam	Pinhão 10	Coroa até 78



Sudam Junior	Pinhão 10	Coroa até 74	
Shifter	De acordo com RNK 2011.		
F4	Pinhão 13	Coroa 41	Passo 428 (relação de moto)
SF4	Livre – de kart ou moto		

18 – SISTEMA DE ESCAPAMENTO:



- Obs. Será utilizada a “trena” como ferramenta de medição.
 No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas;
 A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

8.1 Categoria: Super Cadete e Junior Menor

O comprimento total do escapamento será de 850,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira

8.2 Categoria: Junior

O comprimento total do escapamento será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira

19 – SORTEIO DE COMPONENTES:

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



20 – ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTO DE SORTEIO DE MOTORES

O motor da marca HONDA, modelo GX 160, completo, com o carburador, a vela, a bobina, o filtro, a embreagem e o escapamento, serão entregues 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.

20.1 - 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 Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

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:

- 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.

20.4.2 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” item 9.4.1 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 20.1 e 20.2 deste regulamento.

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

20.4.3 Se ocorrer na categoria PCK, o disposto no item 6.2, a questão da perda de posições no grid no caso de eventuais trocas de motor será definida pelos comissários desportivos.

20.4.4 Os comissários Desportivos poderão a qualquer momento ressortear os motores entre os concorrentes.

21 – DAS RESPONSABILIDADES:

21.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as Federações, os Clubes 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) tiver (em) cometido ou daquele(s) que tiver (em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal (is).

**22 – DOS CASOS OMISSOS:**

22.1 Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

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

Rio de Janeiro - RJ, 26 de Maio de 2011.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART
PRESIDENTE