



## **3º GP BRASIL DE KART – 2009**

### **REGULAMENTO PARTICULAR**

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar o 3º GP BRASIL DE KART – 2009, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK/CIK, o CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA, o REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2009 – RNK e este regulamento particular, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

## **CAPÍTULO I**

### **DO REGULAMENTO DESPORTIVO**

#### **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:
  - 1.2.2 Presidente da FAU:
  - 1.2.3 Presidente do CTDN:
  - 1.2.4 Presidente da CNK:
  - 1.2.5 Diretor de Competições da CBA:
  - 1.2.6 Presidente do clube:
  
- 1.3 Autoridades da Prova:
  - 1.3.1 Comissários Desportivos - CBA:
  - 1.3.2 Comissário Desportivo - FAU:
  - 1.3.4 Diretor da prova:
  - 1.3.5 Diretor adjunto:
  - 1.3.6 Comissário Técnico – CBA:
  - 1.3.7 Comissário Técnico - FAU:
  - 1.3.8 Juiz de largada/chegada:
  - 1.3.9 Secretário(a)
  
- 1.4 Cronometragem:
  
- 1.5 Serviço de Segurança
  
- 1.6 Serviço médico:

## **2 – DA PROVA:**

### 2.1 Categorias:

- 2.1.1 MIRIM - Aberta a Pilotos Mirim de kart - PMK;
- 2.1.2 CADETE - Aberta a Pilotos Cadete de kart - PCK;
- 2.1.3 JÚNIOR MENOR – Aberta a Pilotos Junior Menor de Kart - PJMK;
- 2.1.4 JÚNIOR – Aberta a Pilotos Junior de Kart - PJK;
- 2.1.5 NOVATOS – Aberta a Pilotos de Kart – PK;
- 2.1.6 SENIOR - Aberta a Pilotos Sênior de Kart “B” e “A”;
- 2.1.7 SUPER SÊNIOR – Aberta a Pilotos Sênior “B” e “A” com idade mínima de 40 anos ou que completarem 40 anos no decorrer de 2009;

### 2.2 Local: Kartódromo Internacional Schincariol – ITU - SP;

#### 2.2.1 Período: 26 a 29 agosto de 2009;

#### 2.2.2 Início das inscrições: 22 de junho no site da CBA: [www.cba.org.br/kart](http://www.cba.org.br/kart). Vide item 4.1.2

## **3 – DAS NORMAS GERAIS:**

3.1A disputa deste GP será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA da modalidade, válida para 2009, dentro dos limites de idade descritos no item 2.1.

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 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 aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:

#### 4.1.1 Cédula Desportiva Nacional 2009;

#### 4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição no valor de:

4.1.2.1 De 22/06 a 03/08 – R\$ 770,00 (setecentos e setenta reais) mais R\$ 400,00 (Quatrocentos reais) referentes ao aluguel do motor para as categorias MIIRM e CADETE ou R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais) referentes ao aluguel do motor para as demais categorias;

4.1.2.2 De 04/08 a 14/08 – R\$ 880,00 (oitocentos e oitenta reais) mais R\$ 400,00 (Quatrocentos reais) referentes ao aluguel do motor para as categorias MIIRM e CADETE ou R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais) referentes ao aluguel do motor para as demais categorias;

4.1.2.3 Após 15/08 – R\$ 1100,00 (hum mil e cem reais) mais R\$ 400,00 (Quatrocentos reais) referentes ao aluguel do motor para as categorias MIIRM e CADETE ou R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais) referentes ao aluguel do motor para as demais categorias;

4.1.2.4 Pagamento de 9 litros de combustível para as categorias MIRIM E CADETE e de vinte e sete litros para as demais categorias;

4.1.2.5 Pagamento de um jogo de pneus do tipo "slick" e um jogo de pneus do tipo “wet”;

4.1.3 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.

4.1.4 Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta reais) para os veículos que utilizarem esses serviços na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

4.1.5 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.

## **5 – DAS ATIVIDADES:**

5.1 No circuito ou pista em que se realizarão as provas, serão proibidos os treinos nos dois dias que antecederem o início dos treinos oficiais.

## **6 – DO NÚMERO DE PARTICIPANTES:**

6.1 Fica estipulado o número máximo de participantes em:

6.1.1 PJMK = 25 pilotos;

6.1.2 PJK = 20 pilotos

6.1.3 PK = 20 pilotos

6.1.4 SENIOR = 20 pilotos

6.1.5 SUPER SENIOR = 20 pilotos

6.2 A confirmação da reserva do motor estará sujeita ao pagamento da taxa de locação do mesmo, através de depósito bancário na conta da CBA. O piloto somente terá direito à reserva do motor, após a confirmação do pagamento.

6.3 Após o preenchimento das vagas conforme item 6.1, será feita uma lista de espera, que na medida do possível será atendida.

6.4 Para a categoria CADETE, se o número de concorrentes for superior a 36, será adotado o critério da CIK/FIA, ou seja, serão realizadas três baterias classificatórias, mais uma pré-final e final. Neste caso, o time do piloto deverá efetuar o pagamento referente ao combustível adicional, além da taxa prevista no item 4.1.2.4;

6.5 Será exigido um número mínimo de seis karts para a largada da primeira bateria.

## **7 – DO ACESSO À PISTA:**

7.1 Será terminantemente proibida a entrada na pista, de qualquer pessoa não autorizada / credenciada, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos.

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 pelos boxes, com o motor em funcionamento. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 18 do 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 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 ou aos boxes, 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 ajuda externa, 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 abandonado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.

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

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

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

9.8 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 Pré-Final e Final, 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.

10.2 Para a tomada de tempo, repescagem e baterias, 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 repescagem e pré final, 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 baterias ou nas provas para as quais estiverem destinados.

10.3 Serão utilizados os quatro pneus do tipo "slick" e/ou os quatro do tipo "wet" para toda a competição, podendo o piloto usá-los da forma que melhor lhe convier, desde que respeitada a decisão do Comissário Técnico, relativa à segurança dos mesmos.

10.4 A CBA, a FAU e o Clube organizador 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 na Pré-Final e Final, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível, (conforme RNK) na quantidade de até nove litros por competidor / bateria / tomada de tempo e de três litros por competidor/bateria/tomada de tempo nas categorias MIRIM e CADETE.
- 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 organizadores, de sensores fornecidos por empresa de cronometragem credenciada pela "CBA", durante todo o evento, sendo obrigatória também a divulgação dos tempos dos treinos livres.
- 12.2 As sessões de tomada de tempo serão de dez minutos para cada grupo.
- 12.3 A composição dos grupos para a tomada de tempo será definida 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 – DA PRÉ-FINAL E FINAL E FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA:**

- 13.1 As provas serão disputadas no sistema de Pré-Final e final e serão realizadas em circuito a ser informado em adendo, obedecendo ao seguinte número de voltas:
  - 13.1.1 Pré-Final: 15 voltas para as categorias MIRIM e CADETE, e de 20 voltas para as demais;
  - 13.1.2 Final: 20 voltas para as categorias MIRIM e CADETE, e de 25 voltas para as demais;
- 13.2 O "grid" da bateria Pré-Final será determinado pela Tomada de Tempo e o da Final, pelas colocações obtidas na Pré-Final.

## **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 Após o término da tomada de tempo, repescagem e baterias, 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 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 quantos chassis desejar, podendo os mesmos serem lacrados pelos Comissários Técnicos após a sua utilização.

## **16 – DA PREMIAÇÃO:**

- 16.1 Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.
- 16.2 Será declarado Campeão do 3º GP BRASIL DE KART - 2009, em sua respectiva categoria, o piloto que obtiver melhor colocação na Final.

## **17 – DAS RESPONSABILIDADES:**

- 17.1 **A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, a FASP, o Clube organizador e os Patrocinadores** envolvidos no evento eximem-se 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).

## **18 – DOS CASOS OMISSOS:**

- 18.1 Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

# **CAPÍTULO II**

## **DO REGULAMENTO TÉCNICO**

### **19 – GERAL PARA TODAS AS CATEGORIAS:**

- 19.1 O carburador será entregue pela empresa fornecedora dos motores e não poderá ser alterado ou substituído por outro, mesmo que homologado, trabalhado, etc.
- 19.2 Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo livre a quantidade de juntas utilizadas bem como a espessura das mesmas.

- 19.3 Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 19.4 No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 19.5 Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” fornecido junto com o motor, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.
- 19.6 Vela – Não poderá apresentar retrabalho. 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 faceando com a superfície interna do cabeçote.
- 19.7 O piloto será responsável pelo motor, escapamento e silencioso do carburador, desde o sorteio até sua entrega ao final da etapa no parque fechado. Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a empresa proprietária do mesmo.
- 19.8 Será de responsabilidade do piloto a quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos causados por batidas, capotagens, perda da rosca da vela e ingestão pelo motor de qualquer corpo estranho que não seja detectado e que cause quebra interna. O piloto deverá pagar as peças danificadas no ato da devolução ou troca do motor, escapamento ou silencioso do carburador a preço de tabela do fabricante em vigor. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo motor ou escapamento.
- 19.9 O motor, escapamento ou silencioso de carburador só serão trocados em qualquer situação, com a autorização da empresa responsável pela categoria, e do Comissário Técnico.
- 19.10 A prioridade de troca será motivada pela quebra de motor que não puder ser reparada no local. A troca por outro motivo que não os citados neste subitem estará sujeita à disponibilidade de motores, e à aprovação da empresa responsável pela categoria, e do Comissário Técnico.
- 19.11 A empresa garantirá para cada categoria, o mínimo de 5 (cinco) motores para eventuais trocas. Caso a necessidade seja superior a essa quantidade, o piloto estará sujeito à disponibilidade de motores. A troca, através de sorteio dos motores ainda disponíveis, será somente para o motor cujo reparo não puder ser executado no local, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.
- 19.12 O piloto que solicitar a troca de motor por quebra ocasionada por erro de carburação perderá cinco posições no grid de largada de sua categoria.
- 19.13 A troca de motor efetuada por qualquer motivo, excetuadas as quebras de biela, pistão e eixo de biela, fusão da biela, e/ou se a rosca da curva do escapamento ou do cabeçote (prisoneiro) que se mantiverem devidamente lacradas, e se apresentarem espanadas, acarretarão ao piloto a perda de cinco posições no Grid de Largada.
- 19.14 Se a troca do motor for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas exceções constantes do item 19.13, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nas alíneas “a” a “c” abaixo, além de responder pelo disposto nos itens 19.7 e 19.8 deste regulamento.
- a) Duas posições na primeira troca;
  - b) Cinco posições na segunda troca;
  - c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
- 19.15 Se ocorrer na categoria PCK, o disposto no item 6.4, a questão da perda de posições no grid no caso de eventuais trocas de motor, será definida pelos comissários desportivos.
- 19.16 Se o kart estiver no Parque Fechado de Abastecimento ou alinhado no Grid de Largada, e por qualquer motivo houver troca de motor, o piloto largará dos boxes.
- 19.17 Durante o treino de aquecimento da categoria PCK, se for constatado defeito no motor que não possa ser sanado no local (Parque de Manutenção), este poderá ser substituído por outro, através de sorteio, sem que haja quaisquer sanções ao piloto.

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

- 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. 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 69 dentes.
- 20.4 Para a categoria Mirim o motor será 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 referencia – Para o motor, o carburador, a bobina, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição 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 Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de pelo menos um Comissário Desportivo, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.
- 20.10.2 Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a empresa proprietária do mesmo.
- 20.10.3 Quaisquer danos externos no motor ou escapamento também serão de responsabilidade do piloto.
- 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.

## **21 – DA CATEGORIA JÚNIOR MENOR**

- 21.1 O motor será o Motor Riomar MRA 1, refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparações de Motores, seguindo na integra as especificações do RNK 2009 para a PJMK.
- 21.2 As demais especificações técnicas seguirão na integra ao disposto no RNK 2009, para a categoria PJMK.
- 21.3 A coroa será de até 70 dentes com pinhão de 11 dentes.

## **22 - DA CATEGORIA JUNIOR**

- 22.1 O motor será o Motor Riomar MRA 1, refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparações de Motores, seguindo na integra as especificações do RNK 2009 para a PJK.
- 22.2 As demais especificações técnicas seguirão na integra ao disposto no RNK 2009, para a categoria PJMK.

22.3 A coroa será de até 70 dentes com pinhão de 11 dentes.

### **23 - DA CATEGORIA NOVATO**

23.1 O motor será o Riomar MRA 1, refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparações de Motores, seguindo na integra as especificações do RNK 2009 para a PK.

23.2 As demais especificações técnicas seguirão na integra ao disposto no RNK 2009, para a categoria PJMK.

23.3 A coroa será de até 72 dentes com pinhão de 11 dentes.

### **24 - DAS CATEGORIA SENIOR E SUPER SÊNIOR**

24.1 O motor será o Parilla novo, (sem denominação ainda) refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparações de Motores, seguindo as seguintes especificações:

22.2 As demais especificações técnicas seguirão na integra ao disposto no RNK 2009, para as categoria PSK"B" e SS.

22.3 A coroa será de até 70 dentes com pinhão de 11 dentes.

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 tiverem a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 15 de Dezembro de 2008.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL  
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART  
PRESIDENTE

