



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

**56° CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2021**

**REGULAMENTO GERAL**

**Adendo nº 3**

**Artigo 4º – AUTORIDADES DESPORTIVAS:**

<b>I</b>	Presidente da CBA:	Giovanni Ramos Guerra
<b>II</b>	Presidente da FAUESC:	Admir Chiesa
<b>III</b>	Presidente do CTDN:	Fabio Borges Greco
<b>IV</b>	Presidente da CNK:	Rubens Luiz Carcasci

**Artigo 5º – AUTORIDADES DO EVENTO – a serem nomeadas para cada uma das duas fases:**

<b>I</b>	Comissários Desportivos CBA	Antônio José Hernandes Percy Vieira da Silva André Crocci Neves Cristian Ramos Antônio Manoel dos Santos
<b>II</b>	Comissário Desportivo FAUESC:	Marcos G. Rocha
<b>III</b>	Diretor de Prova:	Ernesto Magalhães de Abreu Filho
<b>IV</b>	Diretor Adjunto:	Alecsandro M. Bohn
<b>V</b>	Juiz de Largada e de Chegada:	Marcelo Katsumi Yamamoto
<b>VI</b>	Comissários Técnicos CBA:	Ricardo Bignotto Luiz Fernando M. Esmeraldo
<b>VII</b>	Comissários Técnicos FAUESC:	Nelson Berezanski Francisco Eduardo Ferreira da Silva
<b>VIII</b>	Pesagem:	Arizoli Candido Pereira Junior
<b>IX</b>	Juiz de Fato:	Guilherme Marcelino
<b>X</b>	Abastecimento:	João Ademir de Souza
<b>XI</b>	Secretaria CBA:	Jéssica Gabriela Vieira Nacagome Tamires Nunes Lima
<b>XII</b>	Secretaria FAUESC:	Alan Aguiar
<b>XIII</b>	Responsável pela Cronometragem:	Éverton Eduardo Martins Felício
<b>XIV</b>	Responsável pelo Serviço de Segurança:	
<b>XV</b>	Serviço médico:	SENTINEL PRIME APH
<b>XVI</b>	Médico Responsável:	André Luis de Souza Fernandes, CRM-SC 20226/SC



**Artigo 11 – NÚMERO DE PARTICIPANTES:** O número de pilotos concorrentes por prova (final ou classificatória) será de no máximo 36 por categoria, ou por grupo de categorias, como é o caso da PGKB / PGKA, SS/SSM, F4SS/F4SSM e KZG/KZS. Eventuais alterações nesse limite serão divulgadas no Regulamento Particular da Prova ou Adendos.

Parágrafo único: O direito à confirmação da inscrição do piloto será considerado com base na data e horário de pagamento da sua respectiva taxa de inscrição.

Se o número de participantes for superior a 36, o procedimento será o descrito a seguir:

**I** PCK (máximo 70 inscritos)

a) A tomada de tempos dividirá os inscritos em dois grupos. O grupo a que pertencer o piloto mais rápido ocupará, na escala dos 70 pilotos, as posições ímpares (1º, 3º, 5º, 7º ... assim por diante). O outro grupo ocupará as posições pares (2º, 4º, 6º, 8º ... assim por diante). Nos dois casos, do menor tempo para os maiores tempos.

b) A seguir, da ordem completa dos 70 inscritos resultante da Tomada de Tempo, serão selecionados 4 grupos, denominados A, B, C e D, da seguinte forma:

1º - A	5º - A	9º - A
2º - B	6º - B	10º - B
3º - C	7º - C	11º - C
4º - D	8º - D	12º - D... e assim por diante.

c) Os classificados para a Prova Final e sua ordem de largada serão determinados através de 6 provas classificatórias;

d) Os grupos A, B, C e D realizarão provas classificatórias de dez voltas: AXB, AXC, AXD, BXC, BXD e CXD. A ordem de largada das seis provas terá sempre como base o resultado da tomada de tempo. Nas provas classificatórias, serão atribuídos pontos aos pilotos, conforme tabela abaixo:

COLOCAÇÃO NA PROVA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	e assim
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	sucessivamente

e) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na prova, mais dois pontos;

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

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

g) Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do(s) piloto(s) com a melhor posição na tomada de tempo.

h) Estarão classificados para a disputa da prova final, os 36 pilotos com a menor soma de pontos perdidos.

**II** Demais categorias:

a) A tomada de tempos dividirá os inscritos em dois grupos. O grupo a que pertencer o piloto mais rápido ocupará, na escala total dos pilotos, as posições ímpares (1º, 3º, 5º, 7º ... assim por diante). O outro grupo ocupará as posições pares (2º, 4º, 6º, 8º ... assim por diante). Nos dois casos, do menor tempo para os maiores tempos.



b) A seguir, da ordem completa dos inscritos resultante da Tomada de Tempo, serão selecionados 3 grupos, denominados A, B e C, da seguinte forma:

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

c) Os classificados para a Prova Final e sua ordem de largada serão determinados através de 3 provas classificatórias;

d) Os grupos A, B e C realizarão as seguintes provas classificatórias: AXB, AXC e BXC. A ordem de largada das três provas terá sempre como base o resultado da tomada de tempo. Nas provas classificatórias, serão atribuídos pontos aos pilotos, conforme tabela abaixo:

COLOCAÇÃO NA PROVA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	e assim
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	sucessivamente

e) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na prova, mais dois pontos;

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

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

g) Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do(s) piloto(s) com a melhor posição na tomada de tempo.

h) Estarão classificados para a disputa da prova final, os 36 pilotos com a menor soma de pontos perdidos.

Se o número de participantes for inferior a 36, o procedimento será o descrito a seguir:

a) A tomada de tempo poderá ser ou não dividida em dois grupos a critério dos Comissários, tendo em vista a Segurança, e dependerá do número total de pilotos que estarão na pista o mesmo tempo. Sendo feita em 1 único grupo, a sequência seguirá a ordem natural dos tempos;

b) Se houver divisão: o grupo a que pertencer o piloto mais rápido ocupará, na escala total dos pilotos, as posições ímpares (1º, 3º, 5º, 7º ... assim por diante). O outro grupo ocupará as posições pares (2º, 4º, 6º, 8º ... assim por diante). Nos dois casos, do menor tempo para os maiores tempos.

c) Três provas classificatórias serão realizadas com todos os pilotos. A ordem de largada das três provas terá sempre como base o resultado da tomada de tempo. Nas provas classificatórias, serão atribuídos pontos aos pilotos, conforme tabela abaixo:

COLOCAÇÃO NA PROVA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	e assim
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	sucessivamente

d) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na prova, mais dois pontos;

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

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.



f) Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do(s) piloto(s) com a melhor posição na tomada de tempo.

g) A ordem para a Final será determinada pelo somatório total de pontos, do menor para o maior.

### Artigo 13 – DO USO DO BOX E PARQUE FECHADO:

Parágrafo único: Somente será permitido o funcionamento dos motores para outros fins, em local previamente definido pela organização do evento.

III Durante o 56º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART os motores somente poderão ser ligados após a autorização de Oficial de Prova designado, por no máximo 40 segundos, e deverão ser desligados assim que ordenado pelo mesmo. A falha no cumprimento desta determinação poderá resultar na perda, a critério dos Comissários, de 5 minutos no treino livre, melhor volta na Tomada de Tempo, ou perda de 2 posições de largada em bateria classificatória ou corrida final

### Artigo 15 – PNEUS:

I Os pneus para todas as categorias serão da marca MG OBRIGATORIAMENTE, dentro do prazo de homologação. Os modelos e as quantidades serão as que constam da tabela abaixo (MUDANÇA PARA AS CATEGORIAS ABAIXO, POR ENQUANTO)

▪	PMK/PCK	F4	OK FIA/OK Jr FIA
<b>SPEC PNEU SLICK</b>	MG SC MINI	MG SH-OPTION	MG SM-PRIME
<b>QUANTIDADE</b>	2 (1 para treinos e 1 para tomada de tempos e corridas)	2 (1 para treinos e 1 para tomada de tempos e corridas)	4 (2 para treinos e 2 para tomada de tempos e corridas – 1 deles obrigatório para final)
<b>SPEC PNEU WET</b>	SCW	SW	SW
<b>QUANTIDADE</b>	1	1	1

II Somente poderão ser utilizados para os treinos oficiais, tomada de tempo e provas, pneus fornecidos, mediante pagamento, pela organização (exceto como previsto nos itens VIII e IX), que serão identificados e entregues através de sorteio. (Exceção: durante os treinos livres os pilotos serão autorizados a usar pneus de chuva não-lacrados, em qualquer condição de uso (dentro do prazo de homologação), somente em condição de pista molhada, como forma de preservar os pneus de chuva novos lacrados. Mesmo nesta situação os Comissários poderão, a seu critério, checar estes pneus com o aparelho detector de tratamento químico. Sendo identificada adulteração, o piloto será EXCLUÍDO do evento);

III Os pilotos, na área de Sorteio de Pneus, receberão todos os seus pneus e na própria área escolherão quais serão os pneus de treino e quais serão os pneus de corrida, não sendo permitido levá-los para as tendas ou boxes. Uma vez escolhidos entregarão os pneus para registro no sistema conforme sua destinação. Os pneus, devidamente cadastrados e lacrados, A PRINCÍPIO FICARÃO EM PODER DOS TIMES (DETERMINAÇÃO QUE PODERÁ MUDAR A QUALQUER MOMENTO, PARA 1 OU MAIS CATEGORIAS, A CRITÉRIO DA ORGANIZAÇÃO, QUE PODE ESCOLHER RETER PNEUS EM LOCAL FECHADO);

IV Qualquer procedimento contrário ao estabelecido na tabela acima implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para utilização na competição.



- V** Caso o piloto:
- Utilize em seu kart pelo menos 1 pneu de outro concorrente (o que usou e o que cedeu o pneu);
  - Use pelo menos 1 pneu não-lacrado pela organização;
  - Ou qualquer profissional que o faça em função de seu kart, tente adulterar a identificação de pelo menos 1 pneu, ou que atue em função de atrapalhar, impedir a verificação ou ludibriar os Comissários de modo a obter vantagem ilegítima;  
... será EXCLUÍDO do evento, independentemente de outras sanções.
- VI** A CBA, a FAUESC 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;
- VII** Os pilotos poderão apresentar aos Comissários Técnicos pneus do tipo wet adquiridos anteriormente, desde que sejam novos, da marca e modelo previstos no inciso I deste artigo, para suas respectivas lacrações.

**Parágrafo Único:** os Comissários poderão recusar estes pneus desde que conclua que os mesmos não são novos ou que sofreram algum processo que os descredencie.

- VIII** CASOS DE DANOS AOS PNEUS DE TREINOS: logo após cada sessão de treinos livres, pilotos e mecânicos deverão analisar seus pneus quanto à sua integridade. Detectando falhas de qualidade, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico e solicitar a análise do representante da MG, imediatamente. Detectando furos, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico, deixar o pneu em seu poder e providenciar outro pneu usado próprio em condições similares (conforme análise do Comissário) para que os códigos de barra sejam trocados. O pneu furado permanecerá em poder dos Comissários até o final do evento. **UMA VEZ QUE SAIAM DO PARQUE FECHADO NÃO PODERÁ HAVER SOLICITAÇÃO DE TROCA DE PNEUS POR DEFEITO.**
- IX** CASOS DE DANOS AOS PNEUS DE CORRIDA: logo após cada sessão oficial (Tomada de Tempos e Classificatórias), pilotos e mecânicos deverão analisar seus pneus quanto à sua integridade. Detectando falhas de qualidade, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico e solicitar a análise do representante da MG, imediatamente. Detectando furos, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico, deixar o pneu em seu poder e providenciar um pneu lacrado DE TREINO para que os códigos de barra sejam trocados. O pneu furado permanecerá em poder dos Comissários até o final do evento. **UMA VEZ QUE SAIAM DO PARQUE FECHADO NÃO PODERÁ HAVER SOLICITAÇÃO DE TROCA DE PNEUS POR DEFEITO.**

### **Artigo 17 – TOMADA DE TEMPO:**

- VII** É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir imediatamente ao Parque Fechado, encerrando sua participação na Tomada de Tempo. Se o piloto não obedecer a esta ordem, receberá a bandeira preta, sendo excluído da Tomada de Tempo.
- A regulagem das agulhas do carburador e a ação de restringir a entrada de ar no filtro não estão incluídas nesta proibição.



### Artigo 18 – PROVAS:

- I O Campeonato será disputado em provas classificatórias e a prova final, obedecendo ao seguinte número de voltas:

Categoria	Provas Classificatórias	Prova Final
<b>PCK</b>	<b>10</b>	<b>17</b>
<b>PNK</b>	<b>17</b>	<b>22</b>
<b>PSKB</b>	<b>17</b>	<b>22</b>

- III É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir à Área de Reparo para a correção do problema. Se o piloto não obedecer a esta ordem será EXCLUÍDO, recebendo a Bandeira Preta. Caso ocorra a partir do início da última volta da prova, de modo a que o piloto complete a prova desta forma (por qualquer razão), será punido com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova. A regulagem das agulhas do carburador e a ação de restringir a entrada de ar no filtro não estão incluídas nesta proibição.

### Artigo 21 – VISTORIA TÉCNICA:

- V Da categoria **Piloto Sprinter de Kart – PSPK**: será separada em suas componentes de origem PNK (Piloto Novato de Kart) e PSKB (Piloto Sênior B de Kart). Os regulamentos técnicos seguirão o estipulado no RNK para as respectivas categorias.

- VII **Coroas por categoria: definidas no RPP**

Rio de Janeiro - RJ, 02 de dezembro de 2021.

GIOVANNI RAMOS GUERRA  
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
Presidente

FABIO BORGES GRECO  
Conselho Técnico Desportivo Nacional  
Presidente

RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI  
Comissão Nacional de Kart  
Presidente

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)