



4º CAMPEONATO BRASILEIRO DE SHIFTER KART - 2009

REGULAMENTO PARTICULAR

CAPÍTULO I

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar o 4º CAMPEONATO BRASILEIRO DE SHIFTER 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.

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 SHIFTER GP – Aberta a pilotos de kart com idade de 14 anos completados no ano em curso, até 34 anos completos;
- 2.1.2 SHIFTER MASTER – Aberta a pilotos de kart com idade igual ou superior a 35 anos completos;
- 2.2 Local: Kartódromo Internacional Schincariol – ITU - SP;
- 2.2.1 Período: 26 a 29 de agosto;
- 2.2.2 Início das inscrições: 22 de junho no site da CBA: www.cba.org.br/kart. Vide item 4.1.2

3 – DAS NORMAS GERAIS:

- 3.1 A disputa deste campeonato 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 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 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);
 - 4.1.2.2 De 04/08 a 06/08 – R\$ 880,00 (oitocentos e oitenta reais);
 - 4.1.2.3 Após 15/08 – R\$ 1100,00 (hum mil e cem reais);
 - 4.1.3 Pagamento de 36 litros de combustível.
 - 4.1.4 Pagamento de dois jogos de pneus do tipo "slick" e um jogo de pneus do tipo "wet" ;
 - 4.1.5 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.
 - 4.1.6 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.
 - 4.1.7 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 Nos circuitos ou pistas 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 O número de participantes por bateria será de no máximo 36 karts por categoria.
 - 6.1.1 Se o número de concorrentes for superior a 36, serão classificados por tomada de tempo, os 20 melhores. Os remanescentes participarão de uma prova de "repescagem", com 15 voltas, classificando-se para a primeira bateria, os 16 melhores colocados nessa prova.
- 6.2 Será exigido um número mínimo de dez karts para a largada da primeira bateria e de seis karts para as demais. Caso o número de karts seja insuficiente para a continuação das baterias, valerão somente as já realizadas.

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 2009. Receberá sinalização com bandeira preta, o piloto cujo kart estiver em desacordo com esta determinação.
- 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(s) piloto(s) que aquele(s) empurrador(es) representar(em).
- 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.
- 9.2 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.
- 9.3 A desobediência ao disposto nos itens 9.1.1e 9.1.2 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- 9.4 O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- 9.5 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 e baterias, 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.
- 10.1.1 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 e baterias, 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.
- 10.2 Serão utilizados os oito 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 e do Diretor de Provas quanto a utilização dos pneus do tipo “wet”.
- 10.3 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 nas baterias, 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.
- 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 – DAS BATERIAS E FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA:

- 13.1 As provas terão três baterias e serão realizadas em circuito a ser informado em adendo, obedecendo ao seguinte número de voltas:
- 13.1.1 Primeira e segunda baterias: 20 voltas;
- 13.1.2 Final: 30 voltas;

13.2 O "grid" da primeira bateria será determinado pela tomada de tempo, o da segunda, pelas colocações obtidas na primeira e o da Final pelas colocações obtidas na segunda bateria.

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, primeira e segunda baterias, e Final, 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, primeira e segunda 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 Brasileiro de Shifter 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 FAU, 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

REGULAMENTO TÉCNICO

19 – DO REGULAMENTO TÉCNICO DAS CATEGORIAS SHIFTER GP E MASTER

- 19.1 **MOTOR** - O motor será o TM dos modelos K9, K9 B e K9 C – 125cc - Homologado CIK/FIA, monocilíndrico, refrigerado a água, sendo proibido qualquer tipo de preparação ou alteração, polimento, acréscimo ou retirada de material;
- a) Pistão – Permitido utilizar qualquer pistão K9 sem trabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc.e nas medidas 53/93 > 53/94 > 53/95 > 53/96 > 53/97 > 54/00;
 - b) Junta do cilindro – livre;
 - c) Cilindro – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro, em ferro fundido, em liga de níquel-cromo ou banho de nicacil;
 - d) Cabeçote – O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 13cc medido até o último fio de rosca da vela. Somente poderá ser retrabalhado para adequação da taxa do motor, as roscas da vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio quanto no comprimento e diâmetro, sendo proibido que a vela adentre a câmara de combustão;
 - e) Biela – Original TM ou nacional de qualquer marca, mantidos o comprimento e o curso, observados o diâmetro do furo superior e inferior, e mantendo ainda a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante na ficha de homologação, assim como também para o eixo superior e o inferior, e respectivas gaiolas;
 - f) Carter – Permitido lixar e polir;
 - g) Flange – K9 original sem retrabalho;
 - h) Pirâmide – K9 original sem retrabalho;
 - i) Ignição – K9 original analógica;
 - j) Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas EG/EGV B8 – EG/EGV B9 - EG/EGV B10;
 - k) Câmbio – Todas as engrenagens deverão ser as originais constantes da ficha de homologação;
 - l) Relação – Coroa de marca livre, com 24, 25 e 26 dentes e pinhão com 15, 16, 17 ou 18 dentes;
 - m) Escapamento – curva e abafador original K9 sem retrabalho. Fica liberado o uso do abafador da marca Elto;
- 19.2 **CARBURADOR** – Somente poderá ser utilizado da marca “Delorto”, 30mm. (de pistonete ou guilhotina) sem retrabalho;
- a) Será permitida a alteração dos “giglês” e da agulha da bóia.
 - b) Será obrigatório o uso de do “intake silencer” homologado CBA completo e sem retrabalho, ou ainda da marca RBC, sem retrabalho e com elemento de espuma. Em caso de competição com chuva, será permitida a retirada do elemento de espuma.
- 19.3 **CHASSI** – Homologado CBA ou CIK/CBA, sendo obrigatório o uso de eixo em material ferroso, imantável, com diâmetro de 50mm. Conforme tabela do artigo 34 do RNK 2009.;
- 19.4 **PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **180kg**.
- 19.5 **IDENTIFICAÇÃO**
- a) SHIFTERGP - Deverá ter fundo na cor branca e com número na cor vermelha;
 - B) SHIFTER MASTER - Deverá ter fundo na cor amarelo e com número na cor preta;

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