



11ª COPA BRASIL DE KART - 2009

REGULAMENTO PARTICULAR

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar a prova aberta denominada "11ª COPA 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.

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

- 2.1.1 Categorias:
- 2.1.2 Piloto Mirim de Kart – PMK
- 2.1.3 Piloto Cadete de kart – PCK
- 2.1.4 Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK
- 2.1.5 Piloto Júnior de Kart – PJK
- 2.1.6 Piloto de Kart – PK
- 2.1.7 Piloto Sênior de kart “B” – PSK “B”
- 2.1.8 Piloto Sênior de Kart “A” – PSK “A”

- 2.1.9 Piloto Graduado de Kart "B" – PGK "B"
- 2.1.10 Piloto Graduado de Kart "A" – PGK "A"
- 2.1.11 Super Sênior – SS
- 2.1.12 Fórmula 4 – F4

2.2 Local: Lauro de Freitas - BA

2.2.1 Kartódromo: Ayrton Senna da Silva

2.2.2 Extensão da pista: 1.055 metros

2.2.3 Período: 06 a 10 de outubro

2.2.4 Início das inscrições: 03 de Agosto no site da CBA: www.cba.org.br/kart. Vide item 4.1.2

3 – DAS NORMAS GERAIS

- 3.1 A disputa desta copa será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2009, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula dos seus países de origem, válida para 2009.
 - 3.1.1 Os pilotos estrangeiros terão suas participações admitidas conforme o critério abaixo:
 - 3.1.1.1 Com idade entre 14 e 24 anos – Categoria PK;
 - 3.1.1.2 Com idade entre 25 e 39 anos – Categoria PSK "B";
 - 3.1.1.3 Com idade igual ou superior a 40 anos – Categoria SS;
 - 3.1.1.4 Os demais, de acordo com a sua idade, enquadrados nas categorias do RNK.
- 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 2009 e para os pilotos estrangeiros, cédula desportiva de seu país válida para 2009;
 - 4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição no valor de:
 - 4.1.2.1 De 03 / 08 a 24 / 08: R\$ 770,00 (setecentos e setenta reais) ou R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) para as categorias PMK e PCK;
 - 4.1.2.2 De 25 / 08 a 21 / 09: R\$ 880,00 (oitocentos e oitenta reais) ou R\$ 280,00 (duzentos e oitenta reais) para as categorias PMK e PCK;
 - 4.1.2.3 Após 21 / 09, R\$ 1.100,00 (Hum mil e cem reais) ou R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais) para as categorias PMK e PCK;
 - 4.1.3 Pagamento de nove litros de combustível para a categoria PMK e PCK e de 27 litros para as demais categorias.
 - 4.1.4 Pagamento de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), referentes ao aluguel do motor, para as categorias PMK e PCK;
 - 4.1.5 Pagamento de dois jogos de pneu, sendo um do tipo "slick" e um do tipo "wet".
 - 4.1.6 Para as categorias PJMK, PJK, PK, PGK"B", PGK"A", PSK"B", PSK"A", SS, ICC SUDAM JR e ICC SUDAM os pilotos deverão complementar o valor de R\$ 260,00 (duzentos e sessenta reais), referente a Cédula Desportiva Nacional, sendo R\$ 130,00 (CBA) e R\$ 130,00 (FAU), conforme Regimento de custas e taxas (CDA), caso este piloto já não o tenha complementado no Campeonato Brasileiro de Kart de 2009.
- 4.2 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.
 - 4.2.1 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 as utilizarem na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

- 4.2.2 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 realizará a prova 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 número de participantes por bateria será de no máximo 36 karts por categoria.
- 6.2 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.
- 6.3 Para a categoria PCK, se o número de concorrentes for superior a 36, será adotado o critério da CIK/FIA, ou seja, serão realizadas 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 4.1.3;
- 6.4 Será exigido um número mínimo de seis karts para a largada da primeira bateria e de cinco karts para a segunda. Caso o número de karts seja insuficiente para a realização da segunda bateria, valerá somente aquela já realizada.

7 – DO ACESSO À PISTA

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.

- 7.1 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.
- 7.2 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 artigo 18 do RNK.
- 8.3 Será proibido fazer funcionar o motor dentro 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, 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 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 abandonado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.
- 9.1.4 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.
- 9.1.5 A desobediência ao disposto nos itens 9.1.2 e 9.1.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- 9.2 O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- 9.3 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 guarda.
- 10.1.1 Para a 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.
- 10.2 Será utilizado um jogo de pneus para a tomada de tempo, repescagem e as duas baterias, conforme RNK.
- 10.3 Serão identificados e montados obrigatoriamente, um jogo de pneus do tipo “slick” e um jogo de pneus do tipo “wet”.
- 10.4 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.

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 determina o Regulamento Nacional de Kart – RNK, na quantidade de até nove litros por competidor / tomada de tempo / bateria, ou até três litros para a PMK e PCK, tanto na tomada de tempo quanto em cada bateria.
- 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 determinada 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 DA FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA

- 13.1 As provas terão duas baterias e serão realizadas em circuito a ser informado em adendo, obedecendo ao seguinte número de voltas:
 - 13.1.1 Categorias PMK e PCK: 15 voltas
 - 13.1.1.1 Na categoria PCK, se o critério CIK/FIA vier a ser adotado, como previsto no item 6.3, o número de voltas das baterias classificatórias, pré-final e final, será determinado pelos comissários desportivos.
 - 13.1.2 Categorias PSK "B", PSK "A", e SS : 20 voltas;
 - 13.1.3 Demais categorias: 25 voltas;
- 13.2 O "grid" da primeira bateria será determinado pela tomada de tempo, e o da segunda, pelas colocações obtidas na primeira.

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 de cada bateria, 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.
- 15.1 Cada piloto poderá utilizar quantos chassis e motores desejar, podendo os mesmos serem lacrados pelos Comissários Técnicos, após a sua utilização na tomada de tempo, repescagem e/ou baterias.

16 – DA PREMIAÇÃO E PONTUAÇÃO:

- 16.1 Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.
- 16.2 Pontuação por bateria:

1º - 11 pontos
2º - 9 pontos
3º - 8 pontos

6º - 5 pontos
7º - 4 pontos
8º - 3 pontos

4º - 7 pontos
5º - 6 pontos

9º - 2 pontos
10º - 1 ponto

16.3 Será declarado Campeão da "11ª COPA BRASIL DE KART – 2009", o piloto que obtiver maior número de pontos ao final das duas baterias.

16.4 No caso de empate ao final das duas baterias, será tomado por base o melhor resultado da segunda bateria.

17 – DAS RESPONSABILIDADES

17.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as federações, os clubes e os patrocinadores envolvidos no evento, 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 as 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 PMK E PCK:

19.1 O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.

19.2 O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 19.11. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.

19.3 O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa com no máximo 69 dentes.

19.4 Para a categoria PMK, o motor era entregue com uma flange de restrição, não podendo ser substituída ou retirada.

19.5 Embreagem – Será proibida a sua troca.

19.6 Carburador – Será proibida a sua troca.

19.7 Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.

19.8 Vela – Será proibida a sua troca.

19.9 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 em poder da CBA.

19.10 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.

- 1910.1 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.
- 19.10.2 Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- 19.10.3 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.
- 19.11 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.
- 19.11.1 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.
- 19.11.2 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras "a" a "f" item 16.11.1 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 19.10.1 e 19.10.2 deste regulamento.
- a) Duas posições na primeira troca;
 - b) Cinco posições na segunda troca;
 - c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.
- 19.11.3 Se ocorrer na categoria PCK, o disposto no item 6.3, a questão da perda de posições no grid no caso de eventuais trocas de motor será definida pelos comissários desportivos.

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 tenham 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

