



# 12º CAMPEONATO SUL-BRASILEIRO DE KART - 2009

## REGULAMENTO PARTICULAR

### CAPITULO I

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – “CBA”, através de suas filiadas FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO – FGA, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – FAUESC e da FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO – FPRA, fará realizar o 12º CAMPEONATO SULBRASILEIRO DE KART – 2009, de acordo com o CÓDIGO SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLAMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK, 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 da CBA, e das federações envolvidas.

#### 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 FGA:

1.2.3 Presidente da FAUESC:

1.2.4 Presidente da FPRA:

1.2.5 Presidente da CNK:

1.2.6 Presidente do clube:

1.3 Autoridades da Prova:

1.3.1 Comissário Desportivo - FGA:

1.3.2 Comissário Desportivo - FAUESC:

1.3.3 Comissário Desportivo - FPRA:

1.3.4 Diretor da prova:

1.3.5 Diretor adjunto:

1.3.6 Comissário Técnico:

1.3.7 Auxiliar técnico - FAU:

1.3.8 Juiz de largada/chegada:

1.3.9 Secretário(a)

1.4 Cronometragem:

1.5 Chefe de Segurança:

1.6 Serviço médico:

## **2 – DO CAMPEONATO**

- 2.1 O campeonato será composto de seis provas (baterias), sendo disputado em três etapas com duas provas (baterias) cada.
- 2.2 Calendário:
- |          |                    |                   |               |
|----------|--------------------|-------------------|---------------|
| 1ª etapa | 12 a 15 / março    | Rio Grande do Sul | Farroupilha   |
| 2ª etapa | 30/abril a 03/maio | Paraná            | Pato Branco   |
| 3ª etapa | 11 a 14 / Junho    | Santa Catarina    | Florianópolis |
- 2.3 Categorias:
- 2.3.1 Piloto Mirim de Kart – PMK
- 2.3.2 Piloto Cadete de Kart – PCK
- 2.3.3 Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK
- 2.3.4 Piloto Júnior de Kart – PJK
- 2.3.5 Piloto de Kart – PK
- 2.3.6 Piloto Graduado de Kart “B” – PGK “B”
- 2.3.7 Piloto Graduado de Kart “A” – PGK “A”
- 2.3.8 Piloto Sênior de Kart “B” – PSK “B”
- 2.3.9 Piloto Sênior de Kart “A” – PSK “A”
- 2.3.10 Formula 4 – F4

## **3 – DAS NORMAS GERAIS**

- 3.1 A disputa deste campeonato 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.
- 3.2 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 de seu representante legal, a conduta de qualquer membro do time, cabendo-lhe simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.
- 3.5 Nos circuitos ou pistas em que se realizarão as provas, serão proibidos os treinos ou qualquer atividade com kart, na segunda, terça e quarta feiras que antecederem o início dos treinos oficiais.
- 3.6 O regulamento técnico de todas as categorias seguirá na íntegra o disposto no RNK 2009, exceto para a PMK e PCK que terão regulamentação específica.
- 3.7 Somente terão acesso à pista para quaisquer atividades os karts equipados com sensor da cronometragem. Receberão sinalização com bandeira preta, os pilotos que não cumprirem essa determinação.

## **4 – DA INSCRIÇÃO**

- 4.1 O processo de inscrições será iniciado em 01 de fevereiro de 2009 para a primeira etapa, 01 de março para a segunda e 02 de abril para a terceira, no site da CBA [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br), sendo exigido:
  - 4.1.1 Cédula Desportiva Nacional 2009 e para os pilotos estrangeiros, cédula desportiva de seu país.
  - 4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição no valor de R\$ 510,00 (quinhentos e dez reais). Para as Categorias PMK e PCK R\$ 170,00 (cento e setenta reais) mais R\$ 400,00 (quatrocentos reais) referentes ao aluguel do motor;
  - 4.1.3 Pagamento de 23 litros de combustível para as categorias com motor de 125cc e de nove litros para as categorias PMK e PCK;
  - 4.1.4 Pagamento de um jogo de pneu tipo "slick".

## **5 – DO NÚMERO DE PARTICIPANTES**

- 5.1 O número de participantes por bateria será de no máximo 36 karts por categoria.
  - 5.1.1 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.
  - 5.1.2 Para que seja válida a prova, será exigido um número mínimo de três karts por categoria.

## **6 – DO USO DO BOX:**

- 6.1 Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- 6.2.1 Será expressamente proibido na área de boxes, o tráfego de karts com seus motores funcionando. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 18 do RNK.
- 6.2.2 Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes.
- 6.2.3 Mecânicos, auxiliares, chefes de times, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes, usando calçado fechado.

## **7 – DA MANUTENÇÃO**

- 7.1 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:
  - 7.1.1 Treinos livres ou de aquecimento – O piloto deverá conduzir seu kart à área de manutenção definida pela direção de prova, para que seu time efetue o devido reparo, ou transporte o kart desligado para o seu box. Caso o piloto não consiga conduzir o kart até a área de manutenção 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 da pista, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento. O percurso compreendido entre os boxes e a saída para a pista deverá ser cumprido com o kart desligado, transportado no carrinho apropriado.
  - 7.1.2 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.
  - 7.1.3 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 estacionado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da Direção de Prova.
  - 7.1.4 A desobediência ao disposto no item 7.1.1 implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK e ao CDA, a critério dos comissários desportivos.

- 7.1.5 A desobediência ao disposto nos itens 7.1.2 e 7.1.3 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- 7.1.6 O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- 7.1.7 Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no "grid" de largada.

## **8 – DO ABASTECIMENTO**

- 8.1.1 Tanto nas tomadas de tempo, quanto nas baterias, os karts deverão ser conduzidos ao Parque de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível, (conforme RNK 2009) na quantidade de nove litros por competidor / bateria e cinco litros para a tomada de tempo. Para a categoria Mirim e Cadete, a quantidade será de três litros por competidor / bateria e três litros para a tomada de tempo.
- 8.1.2 Será proibido, sob pena das sanções previstas:
  - 8.1.2.1 Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo.
  - 8.1.2.2 Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
  - 8.1.2.3 Retornar com o kart ao box depois de abastecido.
  - 8.1.2.4 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.

## **9 – DA TOMADA DE TEMPO**

- 9.1 Será obrigatória a utilização, pelos organizadores das etapas, de sistema de cronometragem por sensores.
- 9.2 A ordem de largada para a tomada de tempo será determinada por categoria, sendo permitido o agrupamento de categorias.
- 9.3 Aos pilotos retardatários não será permitida a tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado, obedecida à ordem do sorteio.
- 9.4 As sessões de tomada de tempos serão de dez minutos cada.
- 9.5 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.

## **10 – DAS BATERIAS E FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA**

- 10.1 As etapas terão duas baterias e serão realizadas em circuito a ser informado em adendo, obedecendo ao seguinte número de voltas:
  - 10.1.1 Categorias PMK; PCK: 15 voltas;
  - 10.1.2 Categorias PSK "B", e PSK "A": 20 voltas;
  - 10.1.3 Demais categorias: 25 voltas;
- 10.2 O "grid" da primeira bateria será determinado pela tomada de tempo, e o da segunda, pelas colocações obtidas na primeira.

## **11 – DA LARGADA**

- 11.1 A largada poderá ser:
  - 11.1.1 Por sinal luminoso.
  - 11.1.2 Por bandeira.

## **12 – DA VISTORIA TÉCNICA**

- 12.1 Ao término da tomada de tempo e das baterias, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação desses oficiais.
- 12.2 Após o término 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.
- 12.3 Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.
- 12.4 Cada piloto poderá utilizar quantos chassis e motores desejar, podendo os mesmos ser lacrados pelos Comissários Técnicos, após a sua utilização na tomada de tempo e/ou baterias;
- 12.5 Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempo e baterias, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues através de sorteio.
- 12.6 Será lacrado apenas um jogo de pneus do tipo "slick" para a tomada de tempo, respescagem e as duas baterias, conforme RNK 2009.
- 12.7 Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional, e homologados pela CBA ou CIK/CBA, sendo obrigatória para cada time, a entrega e a montagem, no Parque Fechado, de um jogo, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico, que será então devidamente identificado.

## **13 – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO NA ETAPA**

- 13.1 A classificação ao final de cada etapa será obtida pela soma dos pontos alcançados nas duas baterias, conforme a seguinte pontuação:

1º lugar – 11 pontos;	6º lugar – 05 pontos;
2º lugar – 09 pontos;	7º lugar – 04 pontos;
3º lugar – 08 pontos;	8º lugar – 03 pontos;
4º lugar – 07 pontos;	9º lugar – 02 pontos;
5º lugar – 06 pontos;	10º lugar – 01 ponto;
- 13.2 Será atribuído um ponto extra aos pilotos devidamente inscritos e que largarem para a tomada de tempo em cada etapa;
- 13.3 Critério de desempate: melhor colocação na segunda bateria;
- 13.4 Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.

## **14 – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO NO CAMPEONATO**

- 14.1 Para efeito da classificação final do campeonato, a pontuação por prova (bateria) será a seguinte:

**1ª, 2ª e 3ª provas**

**4ª, 5ª e 6ª provas**

1° – 11 pontos	1° – 22 pontos
2° – 09 pontos	2° – 18 pontos
3° – 08 pontos	3° – 16 pontos
4° – 07 pontos	4° – 14 pontos
5° – 06 pontos	5° – 12 pontos
6° – 05 pontos	6° – 10 pontos
7° – 04 pontos	7° – 08 pontos
8° – 03 pontos	8° – 06 pontos
9° – 02 pontos	9° – 04 pontos
10° – 01 ponto	10° – 02 pontos

- 14.2 Será declarado CAMPEÃO SULBRASILEIRO DE KART – 2009, o piloto que obtiver o maior número de pontos no final das seis provas (baterias), observado o critério N-2 resultados. O descarte obrigatório dos dois piores resultados compreenderá:
- 14.2.1 O pior resultado das três primeiras provas
- 14.2.2 O pior resultado das três últimas provas
- 14.2.3 O descarte não poderá ser efetivado nas duas etapas de uma prova que o piloto não tenha participado.
- 14.2.4 No caso de empate ao final das seis baterias, será aplicado o seguinte critério de desempate:
- 14.2.5 Será eliminado o critério N-2, valendo as seis provas (baterias)
- 14.2.6 Persistindo o empate, será tomado por base o melhor resultado na sexta prova (bateria) e assim sucessivamente.
- 14.2.7 Para que seja oficializada a classificação final do Campeonato Sul-Brasileiro de Kart - 2009 em qualquer uma das categorias descritas no item 2.3, deste regulamento, pelo menos três provas deverão ter sido realizadas nas mesmas.

14.3 Serão distribuídos troféus pela CBA ao Campeão e Vice-campeão de cada categoria.

## 15 – DA COMISSÃO DISCIPLINAR

- 15.1 Será formada uma Comissão Disciplinar em cada etapa, devendo seus membros ser indicados pelas federações envolvidas, através de portaria específica. Essa comissão terá a finalidade de julgar e dar parecer conclusivo a eventuais recursos contra as decisões dos Comissários Desportivos.
- 15.2 Os recursos desportivos à Comissão Disciplinar deverão ser acompanhados da taxa correspondente, conforme o regimento de taxas da CBA, constante do Código Desportivo do Automobilismo – CDA.
- 15.3 As apelações contra as decisões da Comissão Disciplinar deverão ser encaminhadas ao TJD da FAU sede do evento, na forma constante do CDA.

## 16 – DAS RESPONSABILIDADES

- 16.1 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) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is)

## 17 – DOS CASOS OMISSOS

- 17.1 Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos.

# CAPÍTULO II

## REGULAMENTO TÉCNICO

### 18 – DO REGULAMENTO TÉCNICO DAS CATEGORIAS MIRIM E CADETE

- 18.1 O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- 18.2 O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas neste artigo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.
- 18.3 O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa com no máximo 69 dentes.
- 18.4 Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- 18.5 Para a categoria Mirim o motor era entregue com uma flange com furo de 9mm, não podendo ser substituída ou retirada.
- 18.6 Embreagem – Será proibida a sua troca.
- 18.7 Carburador – Será proibida a sua troca.
- 18.8 Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- 18.9 Vela – Será proibida a sua troca.
- 18.10 Pneus – Deverão ser homologados CBA para a categoria, e fornecidos pela organização.
- 18.11 Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm + ou – 2mm, e com as seguintes características:
- 18.12 Mangas de eixo - Deverá ser Homologada CBA, com a marca do fabricante.
- 18.12.1 Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- 18.12.2 Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- 18.12.3 Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- 18.12.4 Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- 18.12.5 Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
- 18.12.6 Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco de freio com furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- 18.13 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 à disposição da CBA.

- 18.14 **Especificações e procedimento de sorteio** – O motor da marca HONDA, modelo GX 160, completo, com o carburador, a vela, 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.
- 18.14.1 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.
- 18.14.2 Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- 18.14.3 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.
- 18.15 **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.
- 18.15.1 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 eixo da biela;
  - e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
  - f) Se a rosca da porca da curva espanar;
  - g) Se a rosca do cabeçote espanar.
- 18.15.2 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” item 18.15.1 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 18.14.1 e 13.14.2 deste regulamento.
- a) Duas posições na primeira troca;
  - b) Cinco posições na segunda troca;
  - c) Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente;

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.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL – CTDN  
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART –CNK  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO GAUCHA DE AUTOMOBILISMO – FGA  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – FAUESC  
PRESIDENTE

FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO – FPRA  
PRESIDENTE