



2º CAMPEONATO BRASILEIRO DE SHIFTER KART - 2007

REGULAMENTO PARTICULAR

CAPÍTULO I

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, através de suas filiadas (FAUs), fará realizar o 2º CAMPEONATO BRASILEIRO DE SHIFTER KART – 2007, 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 2007 – RNK e este regulamento particular, com a supervisão da COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK.

1 – DAS AUTORIDADES:

- 1.1 Presidente da CBA:
- 1.2 Prefeito Municipal:
- 1.3 Presidente da FAU:
- 1.4 Presidente do CTDN:
- 1.5 Presidente da CNK:
- 1.6 Presidente do Clube:
- 1.7 Diretor de Competições da CBA:
- 1.8 Diretor da Prova:
- 1.9 Diretor Adjunto:
- 1.10 Juiz de Largada/Chegada:
- 1.11 Comissários Desportivos – CBA:
- 1.12 Comissário Desportivo – FAU:
- 1.13 Comissários Técnicos – CBA:
- 1.14 Comissário Técnico – FAU:
- 1.15 Auxiliar Técnico – CBA:
- 1.16 Auxiliar Técnico – FAU:
- 1.17 Cronometragem:
- 1.18 Serviço de segurança:
- 1.19 Serviço médico:
- 1.20 Secretário(a):

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 superior a 35 anos completos;

2.2 Local: Kartódromo Raceland Internacional; Pinhais - PR;

2.2.1 Período: 29 de agosto a 01 de setembro;

2.2.2 Início das inscrições: 25 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 válida para 2007, 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 Segundo as normas e regulamentos próprios;
 - 3.2.3 Acompanhada da(s) taxa(s) correspondente(s).
- 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 2007;
 - 4.1.2 Pagamento da taxa de inscrição no valor de:
 - 4.1.2.1 De 25/06 a 23/07 – R\$ 700,00 (setecentos reais) mais R\$ 1.500,00 (Hum mil e quinhentos reais) referente ao aluguel do motor ;
 - 4.1.2.2 De 24/07 a 06/08 – R\$ 800,00 (oitocentos reais) mais R\$ 1.500,00 (Hum mil e quinhentos reais) referente ao aluguel do motor;
 - 4.1.2.3 Após 06/08 – R\$ 1000,00 (hum mil reais) mais R\$ 1.500,00 (Hum mil e quinhentos reais) referente ao aluguel do motor;
 - 4.1.3 Pagamento de 30 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\$ 550,00 (quinhentos 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.
- 6.2 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 Será exigido um número mínimo de dez karts para a largada da primeira bateria e de seis karts para as demais. Não serão agrupadas categorias. Caso o número de karts seja insuficiente para a continuação das baterias, valerão somente as já realizadas.

7 – DO ACESSO À PISTA:

- 7.1 A organização deverá fornecer jalecos identificados com um número para cada kart, sendo 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).

7.2 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 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:

9.1.1 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:

9.1.2 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;

9.1.3 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.

9.1.4 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.

9.1.5 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.

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

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

9.1.8 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 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.

10.2 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 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 ou nas baterias a que estiverem destinados.

- 10.3 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.
- 10.3.1 Caso o piloto venha a utilizar em seu kart pneu de outro concorrente, será eliminado da competição, independentemente de outras sanções.
- 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 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 dez 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.
- 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 de sensores, por empresa de cronometragem credenciada pela CBA/FPRA, 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: 25 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 e Pré Final e Final, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no Parque Fechado, até a liberação dos mesmos.
- 15.2 Após o término da tomada de tempo, repescagem e Pré Final, 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.

CAPÍTULO II

REGULAMENTO TÉCNICO

16 – DO REGULAMENTO TÉCNICO DA CATEGORIA SHIFTER KART

- 16.1 O motor será o TM – K9 C – 125cc - Homologado CIK/FIA, monocilíndrico, refrigerado a água.
- 16.2 O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 16.11. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- 16.3 O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado e deverá ser utilizada coroa com no máximo 69 dentes.
- 16.4 Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- 16.5 Embreagem – Será proibida a sua troca.
- 16.6 Carburador – Será proibida a sua troca.
- 16.7 Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- 16.8 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, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
 - a) NGK B8 EG
 - b) NGK B8 EGV
 - c) NGK B9 EG
 - d) NGK B9 EGV
 - e) NGK B10 EGV
 - f) NIPODENSO W31 ESZU
 - g) BOSCH W07 CS
 - h) BOSCH W08 CS
 - i) NGK B8 ES
 - j) NGK B9 ES
 - k) NGK BR 10 EG
- 16.9 Pneus – Deverão ser homologados CBA e fornecidos pela organização.
- 16.10 Chassi – Deverá ser homologado CBA:
- 16.11 **Especificações e procedimento de sorteio** – O motor da marca TM – k9 – C, completo, com o carburador, 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.

- 16.11.1 Se o motor for danificado durante testes, treinos, baterias, estando incluídos nesse caso, danos causados por falta de refrigeração, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo, e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
 - 16.11.2 Quaisquer danos externos no motor/carburador/caixa de cambio ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto, devendo ser indenizado.
 - 16.11.3 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.
 - 16.11.4 A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para uma eventual troca. 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.
- 16.12 **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.
- 16.12.1 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.
 - 16.12.2 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras "a" a "f" do item 16.12.1 acima, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, cinco posições atrás daquela para a qual tiver sido qualificado, além de responder pelo disposto no artigo 16.11.1 a 16.11.3 deste regulamento .

17 – DA PREMIAÇÃO:

- 17.1 Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o "pole-position" de cada categoria.
- 17.2 Será declarado Campeão Brasileiro de Shifter Kart - 2007, em sua respectiva categoria, o piloto que obtiver melhor colocação na Final.

18 – DAS RESPONSABILIDADES:

- 18.1 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).

19 – DOS CASOS OMISSOS:

- 19.1 Os casos omissos serão julgados 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 tiverem a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 15 de Dezembro de 2006.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
PRESIDENTE

COMISSÃO NACIONAL DE KART
PRESIDENTE

REGCBSK2007