

{mainvote}



Com um tiro mais que certo a Comissão Nacional de Kart da CBA- Confederação Brasileira de Automobilismo atingiu mortalmente centenas de “gatos”, moralizando uma “esperta” pratica que tirava o equilíbrio entre competidores e o brilho das conquistas, na abrupta entrada em vigor do novo RNK- Regulamento Nacional de Kart.

Na aurora de 2011, exatamente no dia 3/01, a **Comissão Nacional de Kart da CBA- Confederação Brasileira de Automobilismo**

divulgou o novíssimo

Regulamento Nacional de Kart

, que entrou imediatamente em vigor. A novel legislação trouxe muitas novidades, mas a que mais tem chamado a atenção e criado muita polemica e acaloradas discussões nos boxes e rodas de botequins - também, claro, em Forums, listas de discussões, Facebook, Orkut, MSN e afins – são os novos critérios adotados par fixação da idade mínima e máxima em cada categoria.

É certo que para se garantir o equilíbrio entre os participantes, a isonomia, o kartismo deve ser dividido em categorias, ou classes, de acordo com a experiência dos competidores e/ou a faixa etária, já que não se pode deixar de lado o indispensável cotejamento do desenvolvimento físico e mental entre os competidores. Claro, nas categorias de base, os iniciantes de cada classe tendem a serem sobrepujados pelos competidores mais fortes fisicamente e que já tenham um grau evolutivo mental mais desenvolvido, exatamente por terem mais idade.

Assim se criaram as regras que definiam as categorias. Sempre visando o bem comum – e isso é a função precípua da Lei, criar normas de conduta e boa vivencia em sociedade – e a manutenção do equilíbrio desportivo e técnico. Porém vivemos no Brasil, terra das oportunidades, exuberante, vicejante e repleto dos mais completos adeptos da Lei de Gerson, aquela que versa em seu artigo único que o que importa é levar, sempre, vantagem.

Com o passar dos anos alguns (muitos) foram aproveitando das “brechas” da legislação em

Editorial – Miauuuu!!!

Escrito por Claudio Reis

Sáb, 08 de Janeiro de 2011 08:07 - Última atualização Sáb, 08 de Janeiro de 2011 09:51

vigor e na maior cara-de-pau possível e imaginável, fazendo com que seus rebentos competissem em categorias reservadas a pilotos com força e compleição física menos desenvolvida e, também, menor desenvolvimento mental. Um termo “importado” do chamado Esporte Bretão – aquele perigosíssimo, com onze indivíduos de cada lado correndo tresloucadamente atrás de uma bolinha e que, peremptoriamente, nos recusamos sequer a reproduzir o nome popular – passou a definir esses pilotos “enxertados” em categorias menores: Gato - o jogador que altera a sua idade real para parecer mais jovem e poder jogar em categorias de base inferiores com idade mais avançada do que a permitida.



E os “miados” dos Gatos passaram a ser cada vez mais acintosos, ao ponto de vermos na temporada 2010 pilotos que mal cabiam dentro do kart e no pódio, mesmo ocupando as quinta, ou sexta posições, eram invariavelmente mais altos do que o pequeno ocupante da primeira posição.

Era mais que hora de dar-se um basta nisso. Era mais que hora de voltarmos a conhecer campeões e vencedores dentro de um critério de igualdades, em que o mais hábil supera os demais e coibir a malandragem gatunagem de marmanjões enxertados de forma legal, porém de forma injusta e imoral, em categorias das quais não mais deviam fazer parte do grid.

“Ah, ta... Se é a Lei, que mal que tem?”, dirão alguns. Mas nunca é demais lembrar que o kartismo não é um “vestibular para a F1” e sim um esporte fantástico onde nossos filhos passam de uma forma lúdica aprender valores que serão fundamentais para sua vida futura como membro integrante de uma sociedade. Auto-confiança, respeito às regras, respeito às

peçoas, independentemente de sua posição social, respeito aos limites, espírito de equipe e honra, são apenas alguns desses valores que acaba se adquirindo com a prática desportiva.

De uma forma mais discricionária e lá um tanto confusa, o legislador desportivo entendeu o clamor da comunidade automobilística e restringiu o máximo possível o risco da ocorrência de “Gatos” no kartismo nacional, pondo “ordem na casa”. Uma mudança que (há muito) se fazia necessária e que deveria ser unanimemente aplaudida por quem realmente gosta do esporte e de esporte.

Bem, mas não é bem assim que a nova norma está sendo recebida e reclamações – justas e injustas – eclodem por todos os cantos. Decerto aqueles que já davam como favas contadas as “imensas” possibilidades de seus rebentos-felinos tornarem-se campeões é uma grande parte da “banda” dos descontentes, porém há um “detalhe” que não pode passar despercebido: Publicado no dia 3 de janeiro, com menos de trinta dias para se dar início aos campeonatos da temporada 2010, a nova regra acabou pegando muita gente de “calças-curtas”, já que pilotos, equipes, pais de pilotos e patrocinadores não planejam suas temporadas de kart no limiar da luz verde da primeira corrida e sim meses antes, com aquisição de novos equipamentos – adequados à categoria em que se vai competir -, muitos treinos de preparação e desenvolvimento do equipamento e habilidades dos pilotos e, claro, os indispensáveis acordos financeiros com empresas patrocinadoras, para “bançar” as despesas de participação.

Repita-se, essa era uma regra que se impunha ser criada, todavia nunca poderia ser tão “em cima da hora”, já que com os novos critérios de idade grande parte dos kartistas tiveram de mudar de categoria, justamente daquelas para as quais vinham a meses se preparando e para quais as verbas de patrocínios (ou recursos dos pai-trocinadores) já haviam sido comprometidas com a aquisição de novos chassis, motores, carburadores, eixos, cubos, rodas e etc.

Nesse sentido ocorrem reclamações justas, corretas, compreensíveis e que deveriam ser previstas pelo legislador desportivo.



Ora, um dos motes principais do novo Regulamento Nacional de Kart é justamente o de buscar reduzir-se os custos de participação nas corridas e campeonato, para o esporte se torne mais acessível ao “bolso” do brasileiro mediano, mas surgindo de forma abrupta e inopinada, sem qualquer prazo razoável para adequação, o novo RNK estará ensejando a obrigatória compra de novos equipamentos a “toque de caixa” para muita gente e, ainda, fazendo com que também muitos deixem de competir por não dispor de mais recursos e tempo hábil para a compra de chassis, motores e tudo mais que se faz necessário.

Foi uma boa medida tomada, mas também um grande tiro no pé!

Mas as mudanças do RNK não se restringiram à questão isonômica da idade. Outras mudanças vieram e que importam ser comentadas. O certo é que o novo RNK – Regulamento Nacional de Kart enseja sérias dúvidas entre as razões apresentadas como alicerce para as

mudanças efetuadas e as verdadeiras razões que determinaram as mudanças, mas política é a arte de buscar fazer do redondo um quadrado perante a opinião pública e, sem qualquer sombra de dúvidas, nossos dirigentes do esporte motorizado são muito mais políticos, do que técnicos.

As mudanças se faziam necessárias e - de forma geral - são bem-vindas, todavia nem o mais estúpido interlocutor acredita piamente que foram produzidas ante o simples interesse de reduzir-se os custos de participação no kartismo tupiniquim.

Ficariamos envergonhados das nossas melhores ações se o mundo soubesse os motivos que estão por trás delas - François La Rochefoucauld

Sob o pretexto de “redução de custos” e “padronização de peças” os cubos de rodas terão, obrigatoriamente, de ter a marca do fabricante de chassis homologado estampada. À exceção das categorias Graduados e Shifter Kart, todas as demais categorias estarão restritas ao uso de cubos de rodas nas medidas 75 mm, ou 90 mm. Com essa nova norma restritiva empresas idôneas que vinham conquistando pela qualidade de seus produtos boa fatia do mercado, mas que não possuem “chassis homologado” – com é o caso da KTT -, são sumariamente ceifadas do mercado, em favor das poucas e claudicantes fabricantes de chassis homologados, que passam a ter o direito a praticarem os preços que bem entenderem, já que por “canetada” se revogou a lei da oferta e procura...

As boas intenções têm sido a ruína do mundo. As únicas pessoas que realizaram qualquer coisa foram as que não tiveram intenção alguma - Oscar Wilde

Outra importante mudança foi quanto aos eixos utilizados pelas categorias **Mirim** e **Cadete**, que passam a ser, em consonância aos critérios CIK/FIA, obrigatoriamente com espessura mínima de parede de 3,8mm e peso mínimo especificado. A medida visa aumentar a segurança dos competidores, já que os eixos largamente utilizados com espessura de 2,5mm eram mais suscetíveis a quebras. Porém, da mesma forma que os cubos de rodas, os eixos devem ter estampada a marca de fabricante de chassis homologado CBA, ou seja, tirando do mercado empresas que lideravam o comércio no segmento, em favor das quatro únicas fabricantes nacionais de kart com chassis homologados. Mais uma vez foi revogada a lei da oferta e procura...

O caminho do inferno está pavimentado de boas intenções - Karl Marx

Se o alicerce da nova legislação para o kart era a redução de custos, a situação ficou ainda pior quanto às categorias **Junior** e **Sênior A**, já que liberada a utilização de eixo de 50mm (em substituição ao de 40mm) para ambas categorias, podendo, ainda, a Junior, contar com regulagem de caster e camber. Todo mundo vai sair velozmente comprando eixos, caixas e rolamentos, posto que o equipamento fornece nítida vantagem técnica, embora mais frágil e suscetível de quebras e rompimentos, principalmente quanto à categoria Sênior A, cujo peso mínimo do conjunto kart/piloto é de 170kg... A práxis não combinou com a dialética!

Quando todos esperavam a liberação para utilização em provas regionais e nacionais dos chassis homologados CIK/FIA – já que, obrigatoriamente, os chassis nacionais são identicamente homologados CIK/FIA -, a entidade máxima do automobilismo nacional encontrou um “jeitinho” de agradar os fabricantes nacionais e dar algum espaço para os “importados”, ressuscitando as por eles mesmos finadas categorias **Sudam** e **Sudam Junior**.

Se a idéia geral era a de dar aos competidores tapuias experiência com esse tipo de equipamento para competirem em certames europeus, o correto (e o legalmente correto) era se permitir a utilização em todos os certames dos “importados”, que não contam com preço de mercado fora da margem praticada pelos nacionais, mas contam com a vantagem de maior tecnologia, desempenho e, principalmente, durabilidade...

Aliás, essa tem sido nossa cruzada há alguns anos. Nosso kartismo teria que adotar os exatos moldes CIK/FIA, reduzindo o numero de categorias e permitindo aos nossos pilotos a oportunidade de conquistarem as mesmas experiências, expertises e habilidades dos pilotos europeus, norte-americanos e até de nossa vizinha Argentina. Com isso o intercambio seria mais intenso de parte a parte e aqueles menos abastados economicamente, que não poderiam de alguma forma e recursos próprios limitados, disputar provas européias, passariam a ter condições de desenvolvimento técnico idêntico.

Isso é lógico, axiológico, sintomático, que deveria ser adotado com celeridade, mas estamos perdendo o bonde da historia ante a hesitação e a duvida mantida pela pressão constante de quem não tem interesse que tal fato ocorra no Brasil. As categorias Graduados A e Formula A (substituída no campo internacional pela KF1) tiveram morte súbita no Brasil com a redução da idade mínima dos pilotos para poderem competir na malsinada Formula Renault. Agora tentam salvar o que resta da Graduados e Junior, feridas de morte pela nova redução de idade dos pilotos para poderem aos 15 anos competir de carros de fórmula.

Ficaríamos envergonhados das nossas melhores ações se o mundo soubesse os motivos que estão por trás delas - François La Rochefoucauld

De qualquer forma o novo **Regulamento Nacional de Kart** é um avanço e como tal deve ser

Editorial – Miauuuu!!!

Escrito por Claudio Reis

Sáb, 08 de Janeiro de 2011 08:07 - Última atualização Sáb, 08 de Janeiro de 2011 09:51

aplaudido e rapidamente absorvido por todos. Se ainda não é o RNK de nossos sonhos é, certamente, um passo à frente e em caminho certo de um kartismo forte e popularizado por custos acessíveis a todos.

{jcomments on}