



COPA SPEED PARK DE KART

REGULAMENTO DESPORTIVO – 2020

(Versão 05 de 10 de agosto de 2020)

ARTIGO 1º - DAS RESPONSABILIDADES

Parágrafo 1º - O controle e a supervisão da **Copa Speed Park de Kart**, serão exercidos pelo SPEED MOTOR CLUBE em conjunto com a equipe de supervisão da FASP.

Parágrafo 2º - Organização das prova será atribuída ao SPEED MOTOR CLUBE.

Parágrafo 3º - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo SPEED MOTOR CLUBE, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Parágrafo 4º - Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo SPEED MOTOR CLUBE, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 20 (vinte) dias da data de divulgação.

Parágrafo 5º - Para as categorias Mirim, Cadete e F4 será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores, ficando sob responsabilidade da empresa fornecedora o fornecimento, manutenção, equalização e trocas dos mesmos.

Parágrafo 6º - Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Speed Motor Clube, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

Parágrafo 7º - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo SPEED MOTOR CLUBE, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

Parágrafo 8º - É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo - CDA.

ARTIGO 2º – DA COMPOSIÇÃO DO CAMPEONATO

Parágrafo 1º - A **Copa Speed Park de Kart** será disputada em 4 (quatro) etapas, conforme calendário da FASP.

Parágrafo 2º - A cada etapa serão disputadas uma tomada de tempos e duas provas, sendo que a primeira prova será classificatória para formação do “Grid” de Largada da segunda prova.

Parágrafo 3º - As duas provas terão o mesmo número de voltas.

Parágrafo 4º - Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.

Parágrafo 5º - Para cada uma das categorias, o Campeão será aquele que somar mais pontos na soma das 4 etapas, descartando-se a pontuação da pior etapa (N-1).

ARTIGO 3º - DA PONTUAÇÃO DOS PILOTOS E CLASSIFICAÇÃO NAS ETAPAS

Parágrafo 1º - Cada prova de cada etapa será atribuída a seguinte pontuação aos 10 (dez) melhores colocados:

1º - 11 pontos	4º - 07 pontos	7º - 04 pontos	10º - 01 ponto
2º - 09 pontos	5º - 06 pontos	8º - 03 pontos	
3º - 08 pontos	6º - 05 pontos	9º - 02 pontos	



Parágrafo 2º - A classificação da etapa será definida pela somatória dos pontos de cada piloto na 1ª e 2ª provas, colocadas em ordem decrescente.

Parágrafo 3º - Em caso de empate na classificação da etapa, o desempate será dado pelo resultado da primeira prova.

Parágrafo 4º - Para fazer jus à pontuação das provas o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas, ou do tempo total, resultar em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo 5º - Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista.

Parágrafo 6º - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica. O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer aquela punição.

ARTIGO 4º - DA PONTUAÇÃO DOS PILOTOS E CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO

Parágrafo 1º - Ao final de cada etapa, a pontuação obtida na mesma será desprezada e conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se a sua ordem de colocação, da seguinte forma:

Pontos por Etapa para a 1ª Etapa:

1º - 18 pontos	5º - 13 pontos	9º - 09 pontos	13º - 05 pontos
2º - 16 pontos	6º - 12 pontos	10º - 08 pontos	14º - 04 pontos
3º - 15 pontos	7º - 11 pontos	11º - 07 pontos	15º - 03 pontos
4º - 14 pontos	8º - 10 pontos	12º - 06 pontos	16º - 02 pontos

por Etapa para a 2ª Etapa:

1º - 16 pontos	5º - 11 pontos	9º - 07 pontos	13º - 03 pontos
2º - 14 pontos	6º - 10 pontos	10º - 06 pontos	14º - 02 pontos
3º - 13 pontos	7º - 09 pontos	11º - 05 pontos	15º - 01 ponto
4º - 12 pontos	8º - 08 pontos	12º - 04 pontos	

Pontos por Etapa para a 3ª Etapa:

1º - 14 pontos	5º - 09 pontos	9º - 05 pontos	13º - 01 ponto
2º - 12 pontos	6º - 08 pontos	10º - 04 pontos	
3º - 11 pontos	7º - 07 pontos	11º - 03 pontos	
4º - 10 pontos	8º - 06 pontos	12º - 02 pontos	

Pontos por Etapa para a 4ª Etapa:

1º - 11 pontos	4º - 07 pontos	7º - 04 pontos	10º - 01 ponto
2º - 09 pontos	5º - 06 pontos	8º - 03 pontos	
3º - 08 pontos	6º - 05 pontos	9º - 02 pontos	

Parágrafo 2º - O descarte da pior Etapa será de Etapa organizada, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

Parágrafo 3º - O piloto que obtiver a melhor volta da Tomada de Tempo ("pole position"), receberá 1 (um) ponto adicional como bonificação na pontuação da etapa, assim como o(s) piloto(s) que obtiverem as voltas mais rápidas em cada prova da etapa.

Parágrafo 4º - Em caso de empate no tempo da volta mais rápida da prova, será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate, serão



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos para a atribuição do ponto adicional.

Parágrafo 5º - O vencedor da primeira prova da etapa que largar em primeiro lugar na segunda prova não terá direito ao ponto adicional de "pole-position", ou seja, só será conferido 1 (um) ponto de "pole-position" por etapa.

Parágrafo 6º - Caso se verifique, pela empresa fornecedora dos motores, a necessidade de o "pole-position" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", o ponto adicional conquistado será mantido.

Parágrafo 7º - Os pontos adicionais de bonificação serão somados apenas ao resultado final da etapa, após repontuação, não sendo considerados na soma das provas e para a premiação da etapa (formação do pódio).

Parágrafo 8º - No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos adicionais, sendo o ponto adicional da "pole-position" conferido ao segundo colocado na tomada de tempo o ponto adicional de melhor volta conferido ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

Parágrafo 9º - Se o piloto bonificado for excluído durante a prova ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole-position", mas perderá o ponto de melhor volta, sendo este conferido ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

ARTIGO 5º - DOS DESCARTES E DESEMPATE

Parágrafo 1º - Não poderá ser descartada a etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão.

Parágrafo 2º - No caso de exclusão da prova, o piloto perderá os pontos da prova e não poderá descartar o resultado para o campeonato.

Parágrafo 3º - Ao descartar sua pior etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole-position" e de melhor volta.

Parágrafo 4º - Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato com igual número de pontos, já computados os descartes de etapa de cada um, o desempate se dará pelos critérios abaixo, na ordem, até que se atinja o desempate:

- a) O campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias em etapas, sem descarte (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).
- b) Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes, nas provas do campeonato (serão considerados os pontos obtidos antes das repontuações).
- c) Caso o empate persista, será considerado o maior número de vitórias em provas, sem descartes.
- d) Caso o empate persista, será considerado o maior número de segundo lugares.
- e) Caso o empate persista, será considerado o maior número de terceiros lugares, e assim sucessivamente.
- f) Caso o empate persista, será considerado o maior número de "pole-positions".

ARTIGO 6º - DA DURAÇÃO DAS PROVAS

Parágrafo 1º - Para todas as Etapas, em condição de tempo seco, a duração das provas será:

- a) 14 (quatorze) voltas para as categorias Cadete e Mirim;
- b) 17 (dezesete) voltas para as categorias Júnior Menor, F-4, Novatos, Sênior e OK Júnior;



- c) 21 (vinte e uma) voltas para as categorias Júnior, Graduados e OK.

Parágrafo 2º - Em caso de chuva, independente do número de voltas percorridas, a prova passa a ter como limite:

- a) 18 (dezoito) minutos para as Categorias Graduados e Júnior;
- b) 15 (quinze) minutos para as Categorias Júnior Menor, F-4, Novatos, Sênior e Super Sênior;
- c) 12 (doze) minutos para as Categorias Cadete e Mirim.

ARTIGO 7º - DA PARTICIPAÇÃO E CATEGORIAS DOS PILOTOS

Parágrafo 1º - Somente poderão participar da **Copa Speed Park de Kart**, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

Parágrafo 2º – Para realizar as inscrições no campeonato, os pilotos devem enquadrar-se em uma das categorias a seguir:

MIRIM – Licença CBA 2020 de piloto Mirim (PMK).

CADETE – Licença CBA 2020 de piloto Cadete (PCK).

JÚNIOR MENOR – Licença CBA 2020 de piloto Jr. Menor (PJKM).

JÚNIOR - Licença CBA 2020 de piloto Júnior (PJK).

NOVATO - Licença CBA 2020 de piloto Novato (PNK).

GRADUADO - Licença CBA 2020 de piloto Graduado A (PGK-A) ou Graduado B (PGK-B).

SÊNIOR A - Licença CBA 2020 de piloto Sênior A (PSK-A)

SÊNIOR B - Licença CBA 2020 de piloto Sênior B (PSK-B).

SUPER SÊNIOR - Licença CBA 2020 de piloto Sênior A (PSK-A) ou Sênior B (PSK-B), aberta a pilotos nascidos antes de 1976.

F-4 GRADUADO: Aberta a pilotos com qualquer licença CBA 2020 nascidos antes de 2006.

F-4 SÊNIOR: Aberta a pilotos com qualquer licença CBA 2020 nascidos antes de 1993.

OK JUNIOR – Aberta a pilotos com qualquer licença CBA 2020, FIA ou federações e confederações do outros países, desde que válidas. Idade mínima de 12 anos e máxima de 14 anos completados em 2020.

OK – com qualquer licença CBA 2020, FIA ou federações e confederações do outros países, desde que válidas. com idade mínima de 15 anos completados em 2020.

ARTIGO 8º - DAS PREMIAÇÕES

Parágrafo 1º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus aos 3 (três) primeiros colocados em cada categoria, exceto nas categorias Mirim, Cadete e Júnior Menor, nas quais serão premiados os 6 (seis) primeiros colocados.

Parágrafo 2º - Serão oferecidas premiações adicionais aos 3 (três) pilotos estreantes (ROOKIES) melhores colocados nas categorias Mirim e Cadete.



ARTIGO 9º - DO AGRUPAMENTO DE CATEGORIAS NAS PROVAS

Parágrafo 1º - A critério da organização, poderão ser feitos agrupamentos de categorias para a realização das provas, respeitando critérios técnicos e preservando-se as classificações e premiações independentes.

Parágrafo 2º - São previamente feitos os seguintes agrupamentos para as provas:

- a) Categorias MIRIM e CADETE
- b) Categorias SÊNIOR A, SENIOR B e SUPER SÊNIOR
- c) Categorias F-4 GRADUADO e F-4 SÊNIOR

Parágrafo 3º - Novos agrupamentos ou desagrupamentos podem ser feitos em função do número de pilotos em cada categoria / grupo, a critério da organização.

Parágrafo 4º - Treinos livres podem ser realizados mediante agrupamentos diferentes.

Parágrafo 5º - Tomadas de tempos podem ser realizadas individualmente ou em grupo, a critério da organização.

ARTIGO 10º - DOS EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

Parágrafo 1º: É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão nacional competente ou internacional similar, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, CIK, ou CIK/CBA.

Parágrafo 2º: Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

Parágrafo 3º: É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete e Júnior Menor.

ARTIGO 11º - DOS TREINOS OFICIAIS

Parágrafo 1º: É expressamente proibido treinar na sexta-feira anterior ao evento sem estar inscrito na prova.

Parágrafo 2º: Os treinos de sexta-feira à tarde serão realizados após o sorteio de motores da empresa fornecedora. É obrigatório o uso do motor sorteado para as categorias Mirim, Cadete e F4.

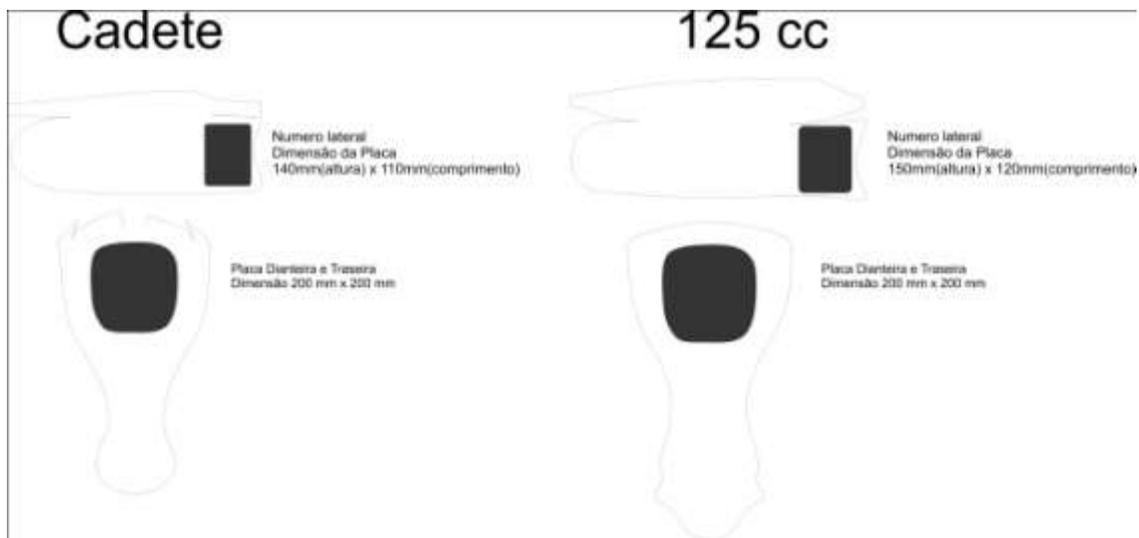
Parágrafo 3º: É obrigatório o uso do sensor de cronometragem desde o primeiro treino da sexta-feira anterior ao evento.

Parágrafo 4º: Em caso de chuva, os treinos sexta-feira à tarde para as todas as categorias, não serão realizados com os motores sorteados. Esta decisão será tomada até 30 minutos antes do início do treino. Se chover durante o treino este será interrompido para a instalação obrigatória do filtro de chuva com copinho.

Parágrafo 5º: Fica expressamente proibido o piloto parar em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo o mesmo sofrer punição na Etapa.

ARTIGO 12º - DA IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

Parágrafo 1º - A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal e proteção traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, e nas carenagens laterais, sobre um quadrado com as seguintes medidas:



Parágrafo 2º - Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço nos painéis dianteiros e traseiros e 100mm de altura por 15mm de traço as carenagens laterais.

Parágrafo 3º - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar novas identificações.

Parágrafo 4º - Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, o espaço de 200X40mm na extremidade superior das identificações dos karts.

Parágrafo 5º - Será obrigatório a identificação do nome do piloto nas carenagens laterais do kart em todas as categorias.

ARTIGO 13º - DAS TOMADAS DE TEMPO

Parágrafo 1º - Serão realizadas Tomadas de Tempos Classificatórias, em seções únicas de 5 minutos por categoria, com a participação de todos os inscritos.

Parágrafo 2º - Todas as voltas que o piloto completar durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

Parágrafo 3º - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo, e deverão ficar somente nas áreas permitidas pela organização.

Parágrafo 4º - Em caso de avaria mecânica, o piloto deverá retirar seu kart da pista, permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado de Manutenção.

Parágrafo 5º - Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

Parágrafo 6º - É proibido funcionar o motor dentro da área do Parque Fechado desde que não seja, exclusivamente, para colocar o kart em movimento, salvo com autorização da Direção de Prova.

Parágrafo 7º - O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado de Manutenção.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 8º - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção.

Parágrafo 9º - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico

Parágrafo 10º - O piloto leve seu kart ao Parque Fechado de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

Parágrafo 11º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizado um sorteio para dividir o treino classificatório em duas sessões de classificação de 5 (cinco) minutos cada, com metade dos inscritos em cada treino.

Parágrafo 12º - Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado, embora seja considerado para cada prova os parágrafos 1º e 2º deste artigo. O piloto sorteado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

Parágrafo 13º - Os pilotos e auxiliares devidamente credenciados, só deixarão a área de Box, passando para a área de abastecimento, quando autorizados pelo responsável pela liberação dos karts no abastecimento. Estes auxiliares poderão permanecer na área do abastecimento somente até o início da tomada de tempo de seu piloto, tendo que se dirigir à área dos boxes ao término desta.

Parágrafo 14º - Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos, deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à Organização da Prova dentro da pista durante a tomada de tempos e provas.

Parágrafo 15º - Qualquer infração a este artigo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos, mesmo que a infração ocorra fora do horário de tomada de tempo do piloto infrator, passando este a largar da última posição em sua bateria.

Parágrafo 16º - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

a) 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada.

b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

Parágrafo 17º - Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

ARTIGO 14º - DA MONTAGEM DO "PRÉ-GRID"

Parágrafo 1º - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Pré-Grid" de Largada e aguardar orientação da organização.

Parágrafo 2º - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento e "Pré-Grid" um único chassi montado, por piloto inscrito, não podendo ocorrer troca de equipamento.

Parágrafo 3º - Do Parque Fechado de Abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em REGIME DE PARQUE FECHADO, sendo proibida qualquer manutenção nos mesmos.

Parágrafo 4º - Qualquer manutenção, exceto a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

Parágrafo 5º - Será permitida a presença de apenas 1 mecânico por kart no parque fechado e "Pré-Grid", devidamente identificado com credencial fornecida pela organização.



Parágrafo 6º - Os karts devem ser conduzidos ao Parque Fechado obrigatoriamente com os pneus vazios.

ARTIGO 15º - DA LARGADA DA PROVA

Parágrafo 1º - Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

Parágrafo 2º - Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente.

Parágrafo 3º - O piloto que, por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema, e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

Parágrafo 4º - O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, procurando ultrapassar seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua a posição no "grid", e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Parágrafo 5º - Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, poderá ser penalizado por queima de largada em 3 (três) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

Parágrafo 6º - A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.

Parágrafo 7º - Será exigido, para o momento da largada, que todo o pelotão, liderado pelo pole-position, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado.

Parágrafo 8º - A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do pole-position. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do pole-position no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada.

Parágrafo 9º - Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

Parágrafo 10º - O piloto que queimar a largada poderá ser punido de acordo com as normas estabelecidas pelo CDA, com avisos pelo som do Kartódromo.

ARTIGO 16º - DO GRID MÍNIMO E JUNÇÃO DE CATEGORIAS

Parágrafo 1º - Será exigido no "grid" um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado.

Parágrafo 2º - Caso não seja possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos, e um mínimo de 4 (quatro) karts, poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.



Parágrafo 3º - Caso duas categorias corram juntas, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto, fica também a cargo do DKFASP, a junção ou não das categorias Mirim e Cadete, a qualquer momento.

ARTIGO 17º - DA CONDIÇÃO DE CHUVA

Parágrafo Único - Se o Diretor de Prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no “grid”, com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologada.

ARTIGO 18º - DOS AUXILIARES DOS PILOTOS

Parágrafo 1º - Durante a prova permanecerão na pista, 1 (um) auxiliar de cada piloto, devidamente identificados por credenciais fornecidos pela Organização da Prova, que poderão ajudar qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.

Parágrafo 2º - Os auxiliares devidamente credenciados deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela Organização da Prova, sendo que logo após a liberação do “Grid” de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

Parágrafo 3º - É proibido a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes, sendo permitida que tal sinalização aos pilotos seja efetuada de dentro dos boxes.

Parágrafo 4º - Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

Parágrafo 5º - O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretar ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

Parágrafo 6º - Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta da mesma, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

Parágrafo 7º - Nas categorias Graduados e OK, os auxiliares só terão acesso ao parque fechado, ficando expressamente proibida sua permanência em pista durante as provas.

Parágrafo 8º - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares. Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares, mecânicos, chefe de equipe, etc.

ARTIGO 19º - DA APRESENTAÇÃO NO PÓDIO

Parágrafo Único - O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no pódio de sua categoria, e só será permitido que outra pessoa o represente através de solicitação por escrito protocolada na secretaria de prova. No caso, a penalidade será de um ponto perdido na soma total de pontos do campeonato.

ARTIGO 20º - DA ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA

Parágrafo 1º - Em função da extensão da pista, o número de karts admitidos na largada será:

- a) para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.
- b) para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo.
- c) para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.
- d) para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.



Parágrafo 2º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista em mais de 20% (vinte por cento), mas inferior ao dobro deste limite, será realizada uma repescagem, ficando com lugar garantido no “grid” de largada:

- a) em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.
- b) em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos.
- c) em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos.
- d) em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

Parágrafo 3º - Se o número de inscritos for superior em até 20% (vinte por cento), o excedente, em relação ao limite da pista, será executado o seguinte procedimento:

- a) As duas (02) provas do sábado, serão substituídas por três (03) eliminatórias AxB, BxC, AxC.
- b) Os resultados destas três (03) eliminatórias serão computados através de pontos perdidos, da seguinte forma: primeiro colocado= 01 ponto perdido, segundo colocado= 02 pontos perdidos e assim sucessivamente.
- c) A pontuação final da etapa será computada após as três (03) eliminatórias e o vencedor será aquele que obtiver o menor número de pontos perdidos e assim sucessivamente.
- d) No caso de empate por pontos, o critério de desempate o piloto melhor classificado na tomada de tempo.
- e) O ponto extra para o pole position, será computado através da melhor volta na tomada de tempo, sendo assim só haverá um único ponto de pole position para esta etapa
- f) O ponto extra para melhor volta, será computado através da melhor volta em cada eliminatória, ou seja, nesta etapa teremos três pontos de melhor volta, sendo um ponto a cada eliminatória.

Parágrafo 4º - Se o número de inscritos for superior ao dobro do limite da pista, serão eliminados quantos se façam necessários, observando-se os limites mencionados nos artigos acima.

ARTIGO 21º - DO COMPARECIMENTO AO “PARQUE FECHADO” E “PRÉ-GRID”

Parágrafo 1º - O não comparecimento do piloto no “Parque Fechado” e “Pré-Grid” no horário determinado pelo adendo da prova, desobriga a organização da prova de esperá-lo para a tomada de tempo ou para as largadas das provas

Parágrafo 2º - Antecipações de horários podem acontecer, a critério da organização, e serão divulgadas a todos os participantes do evento através de sistema de som do local, sendo aplicada, a partir de então, o estipulado no Parágrafo 1º deste Artigo.

ARTIGO 22º – DOS RESULTADOS

Parágrafo 1º – Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios.

Parágrafo 2º – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sob apreciação judicial. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.



Parágrafo 3º - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sob apreciação judicial. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ARTIGO 23º - DA BANDEIRAS

Parágrafo Único – Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

- a) bandeira verde: Pista livre,
- b) bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,
- c) bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
- d) bandeira amarela: Determina que o piloto deva prestar atenção, pois há perigo eminente. A ultrapassagem não é proibida, porém o piloto deve atuar com cautela, pois a pista pode estar obstruída,
- e) bandeira azul: Competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para deixá-lo ultrapassar. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,
- f) bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
- g) bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.
- h) bandeira preta com bola laranja (40 cm de diâmetro): Com defeito técnico em seu kart, o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, obrigatoriamente, para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por duas voltas consecutivas. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova ou, ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da mesma por desrespeito a sinalização.
- i) bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
- j) bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.
- l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).
- m) bandeira azul e vermelha: Sempre acompanhada no número do kart, o concorrente deverá parar imediatamente na área de parque fechado
- n) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
- o) farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada.
Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 24º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Parágrafo 1º - Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova.

Parágrafo 2º - No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Parágrafo 3º - Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 28 (vinte e oito) deste regulamento.

Parágrafo 4º - Ao término da tomada de tempo e provas, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.



Parágrafo 5º - Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

Parágrafo 6º – Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final. A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

Parágrafo 7º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

Parágrafo 8º - O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo Speed Motor Clube procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova.

Parágrafo 9º - A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

Parágrafo 10º - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do clube organizador e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

Parágrafo 11º - O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário.

Parágrafo 12º - Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

Parágrafo 13º - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem após a perícia.

ARTIGO 25º – DO CHAMAMENTO PARA REPAROS DURANTE A PROVA

Parágrafo 1º - Se a barra suplementar do pára-choque traseiro soltar-se, parcial ou totalmente, durante a prova, o piloto será avisado pela Direção de Prova por meio de sinalização de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo, então, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la e poder assim retornar a prova.

Parágrafo 2º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer”. Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma prova, o piloto poderá concluí-la sem realizar a substituição ou reparo, não sofrendo nenhuma sanção.

Parágrafo 3º - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.



Parágrafo 4º - Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

ARTIGO 26º – DAS CARENAGENS

Parágrafo 1º - É obrigatório o uso do conjunto homologado CBA e/ou CIK-FIA de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Parágrafo 2º - Se qualquer parte do conjunto de carenagens (laterais ou bico) se soltar ou cair durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o item novamente instalado.

Parágrafo 3º - Se o fato ocorrer durante a última volta de uma prova, o piloto poderá concluí-la sem realizar a substituição ou reparo, não sofrendo nenhuma sanção, porém não poderá repor para pesagem.

Parágrafo 4º - Deverão ser reservados na carenagem 3 (três) espaços de 200 cm² (+/- 10cm. X 20cm.) para os Organizadores da Prova.

Parágrafo 5º - Os 3 (três) espaços reservados para os organizadores na carenagem são:

- a) um espaço em cada uma das laterais
- b) um espaço na parte frontal, além, do previsto junto a numeração no Art.12º Parágrafo 4º.

Parágrafo 6º - Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da prova, poderá abster-se desta publicação, pagando 2 (duas) inscrições.

ARTIGO 27º - DOS PNEUS

Parágrafo 1º - Para a tomada de tempo e provas, será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus de fabricação nacional novo para cada etapa, homologado pela CBA.

Parágrafo 2º - Os pneus definidos para cada categoria serão os seguintes:

- a) Marca MG modelo Cadete – categorias Mirim e Cadete
- b) Marca MG modelo Vermelho – categorias J. Menor, Júnior, Novatos, Sênior (todas), F-4 (todas) e Ok Júnior
- c) Marca MG modelo Amarelo – categoria Graduados
- d) Marca LC modelo Prime - categoria OK

Parágrafo 3º - O jogo de pneus para tomada e corridas deverá ser adquirido junto ao Speed Motor Clube, do qual o piloto receberá um “voucher” que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo adendo específico.

Parágrafo 4º - Os pneus, identificados com código de barras e registrados, ficarão em posse dos pilotos e equipes, sendo, portanto, de total responsabilidade do piloto e equipe as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após as tomadas de tempos, provas ou a qualquer momento do evento.

Parágrafo 5º - Caso seja comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da Tomada de Tempo e/ou prova.

Parágrafo 6º - Caso um pneu apresente furo ou defeito, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto poderá perder 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.



Parágrafo 7º - Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, com autorização do Comissário Técnico, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte.

Parágrafo 8º - No momento em que um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,00 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Parágrafo 9º - Todas os pilotos deverão apresentar seus jogos de pneus à organização na sexta-feira para lacração, sob a pena de perder a melhor volta da classificação.

Parágrafo 10º - Para a utilização de pneus de chuva, na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus, que será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo mantido, durante aquela classificação, na área do Parque Fechado, ou ainda, usado na tomada de tempo para a classificação. Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usado na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica.

ARTIGO 28º- DOS ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA AS CATEGORIAS 4 TEMPOS

Parágrafo 1º - A Empresa responsável por fornecer os motores será divulgada pela organização do evento, através de comunicado na semana anterior em que ocorrerá a etapa. Essa empresa será a única responsável pela entrega de prêmios prometidos e divulgados por intermédio de panfletos publicitários, estando isentos de qualquer comprometimento o organizador e por extensão a Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP.

Parágrafo 2º - A empresa contratada para fornecer os motores obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição.

Parágrafo 3º - A quantidade de motores será divulgada através de comunicados reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com a disponibilidade dos mesmos. Estarão garantidos os motores para os pilotos que se inscreverem até a quarta-feira da semana que antecede a prova, respeitando-se o limite de número de motores imposto pela empresa fornecedora.

Parágrafo 4º - Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela mesma empresa fornecedora dos motores.

Parágrafo 5º - Para as Categorias Mirim, Cadete e F-4, além do motor, também serão sorteados e fornecidos Escapamento e Carburador pela empresa fornecedora dos motores.

Parágrafo 6º - É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

Parágrafo 7º - O piloto é responsável pelo Motor, escapamento, curva do escapamento, e parte elétrica.

Parágrafo 8º - Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da empresa fornecedora dos motores, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada tempo, primeira ou segunda prova do dia.

Parágrafo 9º - O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da empresa fornecedora dos motores, perderá 5 posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a empresa fornecedora dos motores integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

Parágrafo 10º - O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos citados no parágrafo 4º em caso de: quebra de motor



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento.

Parágrafo 11º - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da empresa fornecedora dos motores e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a empresa fornecedora dos motores procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados, serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

Parágrafo 12º - A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

Parágrafo 13º - A troca de motor, por qualquer motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada.

Parágrafo 14º - Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- a) Quebra de biela, pistão ou eixo de biela,
- b) Fusão da biela ou Rolamento do Carter.
- c) Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado.

Parágrafo 15º - Todo piloto terá direito a 1 (um) "Bônus de Troca", ou seja, uma troca de motores sem perda de posições, ao longo do campeonato. A fiscalização do uso do Bônus de Troca estará sob responsabilidade da empresa fornecedora de motores, com apoio dos organizadores do evento.

Parágrafo 16º - Estando o kart no Parque Fechado de Abastecimento, Pré-Grid ou alinhado no Grid de Largada, se por qualquer motivo houver troca de motor, o piloto largará dos boxes.

Parágrafo 17º - Os valores referentes à locação dos motores será divulgado em Adendo específico de cada etapa e deverá ser pago ao clube organizador antes do início da etapa.

ARTIGO 29º - DOS SENSORES DE CRONOMETRAGEM

Parágrafo 1º - Os sensores são de propriedade da empresa contratada pelo clube organizador, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova, após a tomada de tempo ou prova.

Parágrafo 2º - O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a empresa contratada o valor de R\$1.600,00 (Um mil e seiscentos reais).

Parágrafo 3º - Os sensores deverão ser instalados na carenagem frontal, internamente, e próximos ao início da mesma, na posição vertical, com o led voltado para cima.

ARTIGO 30º – DAS PENALIDADES

Parágrafo 1º - São infrações ao Regulamento:

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.



d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Parágrafo 2º - Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no "grid";
- c) Acréscimo no tempo total;
- d) Perda de volta;
- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independentemente de outras sanções);
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
- h) Time Penalty

Parágrafo 3º - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

Parágrafo 4º - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

Parágrafo 5º - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

Parágrafo 6º - O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo.

Parágrafo 7º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do Kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

ARTIGO 31º – DA EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS

Parágrafo Único - O concorrente que efetuar pagamentos a CBA, a FASP ou ao CLUBE ORGANIZADOR, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 32º – DAS RECLAMAÇÕES

Parágrafo 1º - As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos.

Parágrafo 2º - O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deverá ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Parágrafo 3º - Toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídos os recursos previstos no Código Desportivo da CBA. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios correspondentes.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 4º – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé poderá infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

Parágrafo 5º – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

Parágrafo 6º – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica.

Parágrafo 7º - O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

Parágrafo 8º - Após o resultado do exame da reclamação:

- a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.
- b) Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.
- c) A taxa referente à reclamação técnica no valor de 1/3 (um terço), independentemente do resultado procedente ou improcedente, será revertida para a CBA, FASP ou Clube organizador, conforme o caso.

Parágrafo 9º – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo 10º – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juízes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

Parágrafo 11º – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

ARTIGO 33º - DOS RECURSOS

Parágrafo 1º - Todo concorrente/piloto terá o direito de recorrer das decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto à CBA ou FASP. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de recorrer da decisão, de acordo com o CDA.

Parágrafo 2º - Todo recurso junto à FASP deve ser feito por escrito pelo seu autor ou representante legal. O Recurso junto à FASP deve ser acompanhado de uma caução. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar os Comissários Desportivos sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida se o mesmo desistir do Recurso.

Parágrafo 3º - O prazo para a entrada do Recurso junto à FASP expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova.

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 10 de agosto de 2020

José Aloizio Cardozo Bastos
Presidente

Ricardo Gracia
Speed Motor Clube