



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CIRCUITO PAULISTA DE KART – TORNEIO DE INVERNO

REGULAMENTO DESPORTIVO – 2022

ARTIGO 1º - DAS RESPONSABILIDADES

Parágrafo 1 - O controle e a supervisão do **Circuito Paulista de kart – Torneio de Inverno**, serão exercidos pelo SPEED MOTOR CLUBE em conjunto com a equipe de supervisão da FASP.

Parágrafo 2 - Organização das prova serão atribuídas ao SPEED MOTOR CLUBE.

Parágrafo 3 - 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 4 - 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 5 - Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Speed Motor Clube, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

Parágrafo 6 - 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 7 - 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 1 - O **Circuito Paulista de kart – Torneio de Inverno** serão disputadas em 4 (quatro), conforme calendário da FASP.

Parágrafo 2 - A cada etapa serão disputadas uma tomada de tempo, duas provas classificatórias e uma prova Final.

Parágrafo 3 - O grid da 1ª classificatória será de acordo com a melhor volta de cada piloto na tomada de tempo e o da 2ª classificatória será de acordo com a 2ª (segunda) volta de cada piloto na tomada de tempo.

Parágrafo 4º- O grid da prova final terá como base a menor soma de pontos perdidos nas duas provas classificatórias, em conformidade com a tabela abaixo:

COLOCAÇÃO NA PROVA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	E ASSIM
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	SUCCESSIVAMENTE

Parágrafo 5º - Para cada uma das categorias nas etapas, será o Campeão aquele que ganhar a bateria Final.

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:



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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 pelo resultado na Bateria Final de cada piloto.

Parágrafo 3º - O piloto/equipe que obtiver a melhor volta da Tomada de Tempo ("pole position"), receberá 1 (um) ponto adicional como bonificação na pontuação da etapa, isso tanto da Classificatória 1 (um) quanto na Classificatória 2 (dois).

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 - Haverá um descarte de pior resultado

Parágrafo 1º - Ao final de cada etapa, a pontuação obtida na mesma será levada em consideração para a somatória da pontuação para o Campeonato, o Piloto Campeão será aquele com o maior número de pontos, já descontado o descarte.

Parágrafo 2º - O ponto adicional de pole position será somado apenas ao resultado final da etapa, para efeito do Campeonato, não sendo considerados na soma das provas para a premiação da etapa (formação do pódio).

Parágrafo 3º - No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá o ponto adicional, sendo o ponto adicional da "pole-position" conferindo ao segundo colocado na tomada de tempo.

ARTIGO 5º - DOS DESCARTES E DESEMPATE

Parágrafo 1º - O descarte da pior Etapa será de Etapa organizada, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

Parágrafo 2º - Não poderá ser descartada a etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão da Etapa



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 3º - Ao descartar sua pior etapa o concorrente descartará, também, eventual ponto de "pole-position".

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:

4.1) 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).

4.2) Caso o empate persista, será considerado o maior número de segundo lugares em etapas, sem descarte (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).

4.3) Caso o empate persista, será considerado o maior número de terceiros lugares, em etapas, sem descarte (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).

4.4) Caso o empate persista, será considerado o maior número de vitórias em provas durante o campeonato, sem descartes.

4.5) Caso o empate persista, será considerado o maior número de segundo lugares, em provas durante o campeonato, sem descartes, e assim sucessivamente.

4.6) Caso o empate persista, será o que obtiver a melhor colocação na última prova do campeonato.

ARTIGO 6º - DA DURAÇÃO DAS PROVAS

Parágrafo 1º - Para todas as Etapas, a duração das provas será:

7 (sete) voltas para a categoria Mirim 2T nas Classificatórias e 13 (treze) voltas na Final;

8 (oito) voltas para as categorias Jr Menor, Sênior A, Super Sênior e Sprinter nas Classificatórias e 15 (quinze) voltas na Final;

10 (dez) voltas para as categorias Júnior, Graduados, KZ e KZ Sênior nas Classificatórias e 18 (dezoito) voltas na Final.

ARTIGO 7º - DA PARTICIPAÇÃO E CATEGORIAS DOS PILOTOS

Parágrafo 1º - Somente poderão participar do **Circuito Paulista de kart – Torneio de Inverno**, 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-se enquadrar-se em uma das categorias a seguir:

MIRIM 2T– Licença CBA 2022 de piloto Cadete (PCK) e Jr. Menor (PJMK) até 12 anos.

JÚNIOR MENOR – Licença CBA 2022 de piloto Jr. Menor (PJMK).

JÚNIOR - Licença CBA 2022 de piloto Júnior (PJK).

GRADUADO - Licença CBA 2022 de piloto Graduado A (PGK-A) ou Sênior A (PSK-A) se optar.

SÊNIOR - Licença CBA 2022 de piloto Sênior B (PSK-B) e piloto Sênior A

SUPER SÊNIOR - Aberta a pilotos com idade de 45 anos, completados em 2022, e acima;

SPRINTER - Licença CBA 2022 de piloto Novato (PNK)

KZ GRADUADOS - Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK - A.



KZ SÊNIOR: Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK B.

ARTIGO 8º - DAS PREMIAÇÕES

Parágrafo 1 - Ao final de cada etapa serão distribuídos troféus aos 3 (três) primeiros colocados em cada categoria, exceto na categoria Mirim 2T, na qual serão premiados os 6 (seis) primeiros colocados.

Parágrafo 2 - Ao final de cada etapa será oferecido 1 (um) troféu à equipe vencedora e 1 (um) troféu para o preparador de motor vencedor em cada categoria.

Parágrafo 3 - Ao final do campeonato serão distribuídos troféus ao Campeão e Vice Campeão de cada categoria, além da inscrição para o 2º Troféu Ayrton Senna aos campeões de cada categoria.

Parágrafo 4 - Serão distribuídos ao final do campeonato 1 (um) troféu para a equipe vencedora e 1 (um) troféu para o preparador de motor campeão de cada categoria.

Parágrafo 5 - Ao final do campeonato **Circuito Paulista de kart – Torneio de Inverno**, serão premiadas as 3 (três) melhores equipes do campeonato (geral), que serão computados os pontos da seguinte forma: Cada piloto ao se inscrever na etapa, deverá sinalizar o nome da sua equipe, para que os seus pontos sejam computados para a Equipe. Cada equipe somará todos os pontos de todos os seus pilotos da bateria Final de cada etapa e esses pontos se somarão durante todas as etapas. Ao final do campeonato os pontos de todas as equipes se somarão e as que obtiverem mais pontos, juntando todas as categorias sem descarte, serão premiadas com a seguinte quantia em dinheiro:

1ª) R\$ 10.000,00

2ª) R\$ 5.000,00

3ª) R\$ 2.500,00

Parágrafo 6 - Para a premiação de Equipes, seguem algumas regras:

6.1) A premiação será a somatória de pontos de todas as categorias;

6.2) Não será autorizado trocar de equipe após o início da Tomada de tempos da etapa;

6.3) Não tem um número mínimo e nem máximo de pilotos por equipe para participar.

ARTIGO 9º - DO AGRUPAMENTO DE CATEGORIAS NAS PROVAS

Parágrafo 1 - 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 2 - São previamente feitos os seguintes agrupamentos para as provas:

Categorias SPRINTER E SUPER SÊNIOR

Categorias KZ e KZ SÊNIOR

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

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

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

ARTIGO 10º - DOS EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

Parágrafo 1: É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, dentro do seu prazo de validade, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, CIK, ou CIK/CBA. Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim 2T e Jr Menor

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

ARTIGO 11º - DOS TREINOS OFICIAIS

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

Parágrafo 2: Os treinos de quinta-feira (quando for rodada dupla) ou sexta-feira à tarde serão realizados após o sorteio de motores da empresa fornecedora. É obrigatório o uso do motor sorteado para as categorias Mini 2 T.

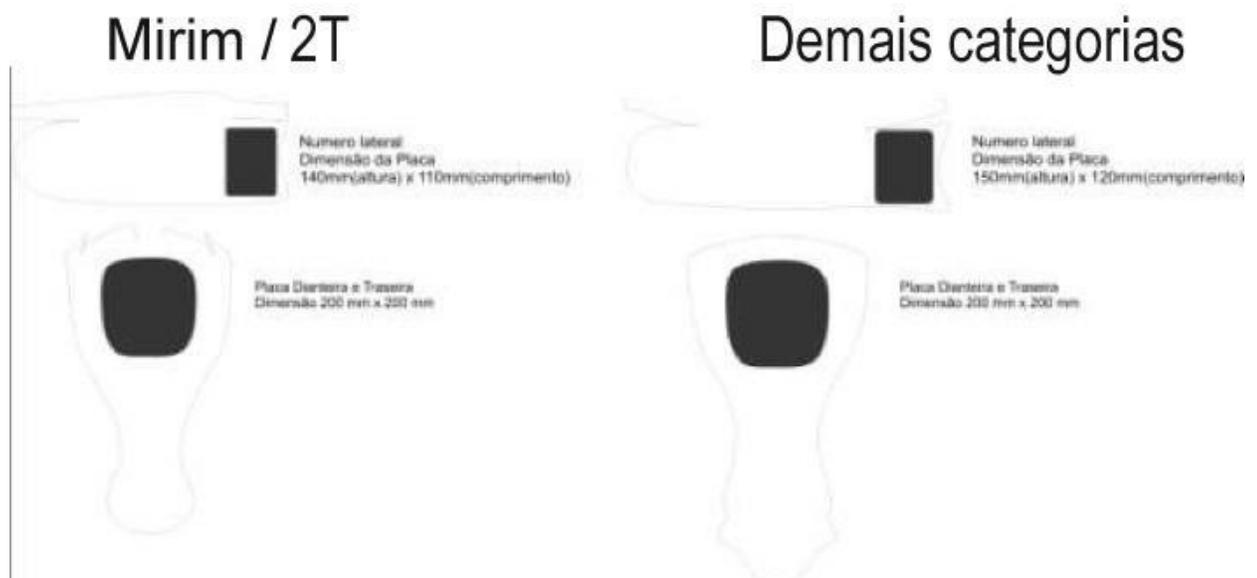
Parágrafo 3: É obrigatório o uso do sensor de cronometragem desde o primeiro treino oficial anterior ao evento.

Parágrafo 4: Em caso de chuva, os treinos de quinta-feira ou sexta-feira à tarde não serão realizados com os motores sorteados na categoria Mini 2 T. 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 5: 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 1 - 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:





Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 2 - 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 3 - 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 ea 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 aobox, e colocar novas identificações.

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

ARTIGO 13º - DAS TOMADAS DE TEMPO

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

Parágrafo 2 - Todas as voltas que o piloto completar durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, onde a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada da 1ª (primeira) Classificatória e a 2ª (segunda) melhor volta para o "Grid" de Largada para a 2ª (segunda) classificatória. Em caso de empate em algumas das situações, o piloto que fizer a melhor volta antes larga na frente.

Parágrafo 3 - 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 4 - 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 5 - 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 6 - 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.

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

Parágrafo 9 - 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 10 - 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 11 - 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.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 12 - 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 13 - 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 14 - 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 15 - 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 16 - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o “grid” de largada e a 3ª (terceira) melhor volta para a 2ª (segunda) classificatória.

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

Parágrafo 17 - 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 1 - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao “Pré-Grid” de Largada e aguardar orientação da organização.

Parágrafo 2 - 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 3 - 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 4 - Qualquer manutenção, exceto a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverão ser feitas no parque fechado.

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

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

ARTIGO 15º - DA LARGADA DA PROVA

Parágrafo 1 - Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada, exceto na categoria KZ, cuja partida será autorizada com os karts parados.

Parágrafo 2 - O piloto que, por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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 aprova.

Parágrafo 3 - O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 (cento e dez) metros. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 (cento e dez) 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 4 - 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 5 - A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.

Parágrafo 6 - 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 8 - 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 9 - Uma linha amarela deverá estar pintada 25 (vinte e cinco) metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

Parágrafo 10 - O piloto que queimar a largada poderá ser punido de acordo com decisões dos Comissários Desportivos, com avisos pelo som do Kartódromo.

ARTIGO 16º - DO GRID MÍNIMO E JUNÇÃO DE CATEGORIAS

Parágrafo 1 - 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 2 - 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 3 - 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 a cargo dos Comissários Desportivos.

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 1 - 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 2 - 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 3 - 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 4 - 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 5 - 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 6 - Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta da mesma, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

Parágrafo 7 - Nas categorias Graduados, os auxiliares só terão acesso ao parque fechado, ficando expressamente proibida sua entrada na pista durante as provas.

Parágrafo 8 - 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 1 - Em função da extensão da pista, o número de karts admitidos na largada será:

para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.

para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo.

para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.

para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.

Parágrafo 2 - 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:

em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.

em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos.

em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos.

em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

Parágrafo 3 - 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:

As duas (02) provas do sábado, serão substituídas por três (03) eliminatórias AxB, BxC,



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

AxC.

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.

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. No caso de empate por pontos, o critério de desempate o piloto melhor classificado na tomada de tempo.

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

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 4 - 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 1 - 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 2 - 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 1 – 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 2 – 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 3 - 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:

bandeira verde: Pista livre,

bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,

bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),

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,

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,

bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.

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.

bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.

bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.

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).

bandeira azul e vermelha: Sempre acompanhada no número do kart, o concorrente deverá parar imediatamente na área de parque fechado

bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)

farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada. Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 24º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Parágrafo 1 - 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 2 - No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Parágrafo 3 - 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 4 - 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 5 - 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 6 – 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 7 - 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 8 - 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 9 - A desmontagem das partes quando exigidas será feita 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 10 - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do clube



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

organizador e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

Parágrafo 11 - 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 12 - 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 13 - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem 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 1 - Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento soltar-se ou cair. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte do mesmo estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

Parágrafo 2 - 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 3º - 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 1 - 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 2 - 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 3 - Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte do conjunto de carenagem, estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

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

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

um espaço em cada uma das laterais

um espaço na parte frontal, além, do previsto junto a numeração no Art. 12º Parágrafo 4.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 6 - 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 1 - 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 2 - Os pneus definidos para cada categoria serão os seguintes:

Marca MG SC Mini – categoria Mirim 2T

Marca MG SH option – categorias J. Menor, Júnior, Sprinter e Sênior (todas)

Marca MG SM prime – categoria Graduados e KZ (todas)

Parágrafo 3 - O jogo de pneus para treinos, tomada e corridas deverá ser adquirido junto ao Speed Motor Clube, para os pneus específicos para tomada e corridas 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 4 - 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 5 - 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 6 - 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 7 - 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 8 - No momento em que um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,00 (quinze) milímetros de outro pneu novo, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Parágrafo 9 - 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 10 - 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.

Parágrafo 11 - Caso um piloto ingresse na categoria nas etapas com os outros concorrentes usando pneus usados, o mesmo será penalizado em 0,5 (meio) segundo na tomada de tempo e 3,0 (três) segundos na primeira bateria realizada com o pneu, não tendo direito aos pontos de pole position e volta mais rápida caso venha a ocorrer.

ARTIGO 28º - DO COMBUSTIVEL

Parágrafo 1 - É obrigatório em treinos e durante a programação oficial apenas o uso de combustível fornecido pela Organização.

ARTIGO 29 - DOS SENSORES DE CRONOMETRAGEM

Parágrafo 1 - Os sensores são de propriedade da empresa contratada pelo clube organizador, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Prova, após a tomada de tempo ou prova.

Parágrafo 2 - 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 3 - 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 1 - São infrações ao Regulamento:

Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.

Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.

Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.

Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Parágrafo 2 - 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:

Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;

Perda de posição no "grid";

Acréscimo no tempo total;

Perda de volta;

Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;

Perda de posição na ordem de chegada;

Multa (independentemente de outras sanções);

Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;

Proibição de acesso à área técnica desportiva;

Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;

h) Time Penalty

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

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

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

Parágrafo 6 - 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 7 - 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.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

ARTIGO 32º – DAS RECLAMAÇÕES

Parágrafo 1 - 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 2 - 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 3 - 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.

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

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

Parágrafo 6 – 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 7 - O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart dopiloto contra quem for impetrada a reclamação.

Parágrafo 8 - Após o resultado do exame da reclamação:

Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.

Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.

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

Parágrafo 10 – 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 11 – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

ARTIGO 33º - DOS RECURSOS

Parágrafo 1 - 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 2 - 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.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 3 - 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, 25 janeiro de 2022

Elcio Santiago
Presidente

Fagner Sanchez
Speed Motor Clube