



## CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ

### REGULAMENTO DESPORTIVO - 2024

**ARTIGO 1º - CONTROLE E EXECUÇÃO:** O controle e execução do **CAMPEONATO SAN MARINO - RBC**, serão exercidos pelo Clube San Marino, entidade associativa devidamente configurada e legalmente constituída dentro das suas atribuições pelo sistema FASP - CBA.

**ARTIGO 2º - SUPERVISÃO:** A supervisão dos eventos que compõem o Campeonato San Marino serão executados pela FASP. Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo departamento de kart da FASP, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK), e pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), bem como respeitando também o regulamento particular do campeonato e das provas.

**Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS:** Todas as modificações técnicas, promovidas através da base dos regulamentos particulares emitidos pelo Clube San Marino serão comunicados à FASP por meio de adendos, passando a ter validade com 20 dias de antecedência à prova.

Para todas as categorias, exceto para a categoria Shifter/RotaxDD2, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores, tendo como fornecedor exclusivo a empresa **RBC**.

**Parágrafo 2º - QUESTÕES DESPORTIVAS:** Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento de Kart da FASP, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata e atendendo ao Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

**ARTIGO 3º - ORGANIZAÇÃO:** Para as provas do **CAMPEONATO SAN MARINO - RBC**, a Organização da Prova será atribuída ao Clube San Marino.

**ARTIGO 4º - OFICIAIS E AUTORIDADES:** Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo Clube San Marino, com 20 (vinte) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos pela FASP.

**Parágrafo 1º -** 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 - CBA e executados pela FASP (comissários desportivos e técnicos na quantidade de três elementos).

**ARTIGO 5º - DA BONIFICAÇÃO, PONTUAÇÃO E DESCARTES:** O **Campeonato San Marino – Fuzzy Açaí** será disputado em 09 (nove) Etapas, conforme calendário da FASP. As etapas serão distribuídas em 2 (dois) Turnos. O Campeão Geral será aquele que somar mais pontos na soma dos 2 (dois) Turnos, de acordo com o descrito a seguir: **1º Turno:** Composto da 1ª Etapa à 5ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (totalizando 4 etapas válidas). **2º Turno:** Composto da 6ª Etapa à 9ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (totalizando 3 etapas válidas). No **1º Turno e no 2º Turno**, as etapas serão disputadas com Tomada de Tempo Classificatória e duas Provas. As duas provas terão o mesmo número de voltas. O resultado final da 1ª prova será classificatória para a formação do grid para a 2ª prova.

**Parágrafo 1º - BONIFICAÇÃO:** O "PolePosition" (melhor volta da Tomada de Tempo Classificatória), receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação, que será somado aos pontos da 1ª e 2ª provas, resultando assim, a classificação final das Etapas de 1 a 8. O "PolePosition" (melhor volta da Tomada de Tempo Classificatória), receberá 2 (dois) pontos a mais de bonificação, que será somado aos pontos da 1ª e 2ª provas, resultando assim, a classificação final da Etapa 9.

**Parágrafo 2º - PONTUAÇÃO:** Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da PolePosition + 1ª Prova + 2ª Prova, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado Final a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

#### Pontos por Prova e para as Etapas de 1 a 8:

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	NC	POLE
20	17	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	1

#### Pontos por Prova e para a Etapa 9:

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	NC	POLE
40	34	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2	0	2



**Parágrafo 3º - DESCARTES:** Os descartes das piores Etapas serão de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la. Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão ou desclassificação na etapa, ou seja, se a penalidade desclassificar o piloto do evento. Ao descartar sua pior Etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "PolePosition".

**Parágrafo 4º - TROCA DE MOTOR:** Caso se verifique pela RBC preparações a necessidade de o "PolePosition" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", os pontos conquistados serão mantidos.

**Parágrafo 5º - DESEMPATE:** Para o desempate na etapa, será considerado a posição na Tomada de Tempo Classificatória. Para o desempate no Campeonato Geral e/ou no Turno, caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato, ou um turno, com igual número de pontos, já computado(s) o(s) descarte(s) da(s) Etapa(s), o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias das Etapas (e não das provas). Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes, no campeonato, ou no turno; continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as "poles positions"; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

**Parágrafo 6º - DESCLASSIFICAÇÃO:** No caso de desclassificação técnica do concorrente, ele perderá os pontos da "PolePosition", conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo. Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "PolePosition". Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da "PolePosition". No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova.

**Parágrafo 8º - PARALIZAÇÃO:** A pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a corrida e a etapa, independentemente da quantidade de voltas completadas, em quaisquer das circunstâncias de paralização das corridas, valendo para a atribuição dos pontos, as colocações dos pilotos na volta anterior à paralização, caso a corrida não puder ser reiniciada, sendo considerada encerrada. Ainda em caso de paralização, o piloto deverá comparecer à pesagem e levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica.

**ARTIGO 6º - DURAÇÃO DA PROVA:** A duração de cada Prova será de:

- 15 voltas - Mirim e Cadete
- 18 voltas - F4 Junior, F4 Sprinter, F4 Master, F4 Senior, F4 Super Senior, F4 Graduados
- 18 voltas - IAME Junior, IAME X30 Graduados, IAME X30 Senior
- 18 voltas - Shifter

**ARTIGO 7º - PREMIAÇÃO:** Ao final de cada etapa serão distribuídos troféus aos 5 (cinco) primeiros colocados em cada categoria.

**ARTIGO 8º - FILIAÇÃO CBA:** Somente poderão participar da **CAMPEONATO SAN MARINO - RBC**, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

**ARTIGO 9º - CATEGORIAS DOS PILOTOS:**

**MIRIM** - Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2024.

**CADETE** - Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2024.

**JUNIOR** - Aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados em 2024.

**SPRINTER** - Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2024. Pilotos com licença CBA 2024 de Novatos e Graduados, sendo que os Graduados não tenham mais que um ano de piloto Graduado e não tenham sido classificados entre os 10 (dez) primeiros lugares nos Campeonato Brasileiro de Kart, Copa Brasil de Kart, Campeonato Paulista de Kart e Copa São Paulo Light de Kart.

**GRADUADOS** - Aberta a pilotos com idades de 14 anos em diante, completados em 2024. Pilotos com licença CBA 2024 Graduados e/ou Sênior AM e/ou Sênior PRO.

**SÊNIOR** - Aberta a pilotos com idade de 28 anos em diante, completados em 2024.

**SUPER SÊNIOR** - Pilotos com licença CBA 2024 categoria SÊNIOR, aberta a pilotos nascidos antes de 1979.

**SUPER SÊNIOR MASTER** - Pilotos com licença CBA 2024 categoria SÊNIOR, Aberta a pilotos nascidos antes de 1968.



## ARTIGO 10 - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS:

É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, luvas, sapatilhas, e macacão. É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete e Júnior.

## ARTIGO 11 - TREINOS OFICIAIS:

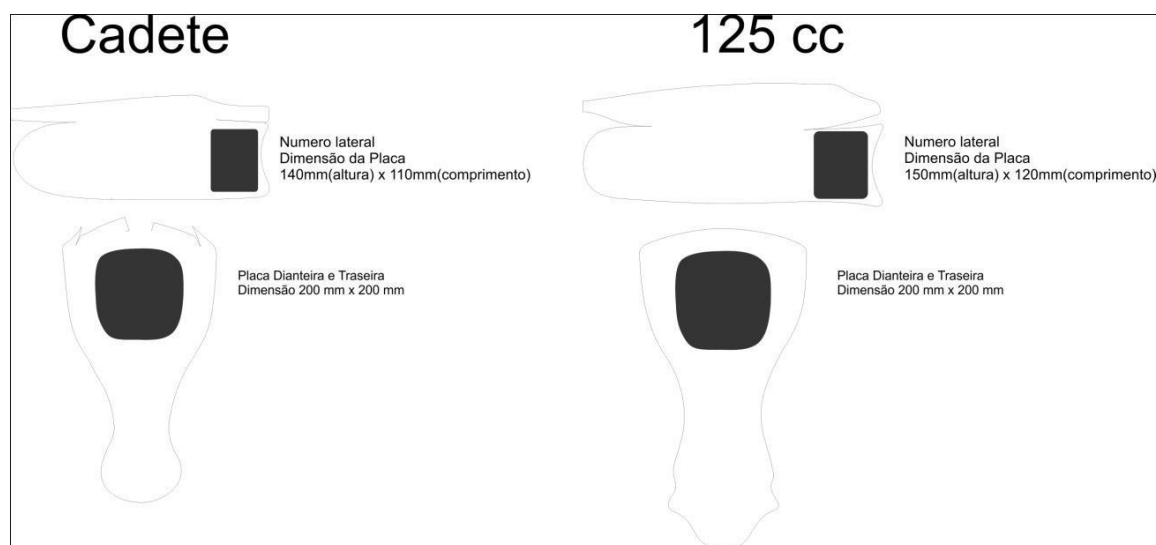
O circuito da prova passará a ser utilizado a partir de sexta-feira, em treinos divididos por categoria. É expressamente proibido treinar sexta-feira sem estar inscrito na prova. Para todas as categorias, o treino oficial será realizado após o sorteio de motores da RBC. É obrigatório o uso do motor sorteado.

**Parágrafo Único:** Fica expressamente proibido o piloto parar em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição na Etapa.

## ARTIGO 12 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:

**Parágrafo 1º:** O piloto terá preferência em escolher o número do kart pela ordem cronológica de sua inscrição (ordem de reserva na secretaria); quando houver troca de categoria, a preferência será do piloto que já estava na categoria anteriormente.

**Parágrafo 2º** - A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal e proteção traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200mmx200mm, e nas carenagens laterais, sobre um quadrado com as seguintes medidas:



**Parágrafo 3º** - 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 4º** - 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 nova(s) identificação(ões).

**Parágrafo 5º** - Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador, o espaço de 200mmx40mm na extremidade superior das identificações dos karts.

**ARTIGO 13 - BRIEFING:** O briefing é obrigatório para todos os pilotos, e será realizado antes do início de cada classificação.

## ARTIGO 14 - TOMADA DE TEMPO CLASSIFICATÓRIA:

Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de 5 minutos, com a participação de todos os inscritos. Todas as classificações serão realizadas no sábado da prova, sendo um treino oficial realizado na sexta-feira.

**Parágrafo 1º** - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória valerão para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

**Parágrafo 2º** - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados com "jalecos" fornecidos pela organização. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo, que deverão ficar somente nas áreas permitidas pela organização. Se o piloto sofrer 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. 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 3º** - É proibido fazer 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. O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado de Manutenção.

**Parágrafo 4º** - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção.

**Parágrafo 5º** - 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, sendo que, caso 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 6º** - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, a tomada de tempo poderá ser dividida em dois grupos, com metade dos inscritos em cada treino. A divisão será pela ordem de classificação do campeonato; o primeiro grupo a tomar tempo será o grupo dos primeiros colocados no campeonato. 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. Não será permitido a troca de grupos, o piloto designado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

**Parágrafo 7º** - 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. 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.

Qualquer infração a este parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua prova.

**Parágrafo 8º** - 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. Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso dela, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

**Parágrafo 9º** - A saída dos karts do parque fechado para início da tomada de tempos, de todas as categorias, será pela ordem do campeonato. Os karts serão dispostos em duas filas, o piloto que não respeitar poderá ser punido, a critério dos comissários.

**ARTIGO 15 - ABASTECIMENTO:** Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Grid" de Largada.

**Parágrafo 1º** - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento um único chassi montado, por piloto inscrito, não podendo ainda, ocorrer troca de equipamento. O kart levado ao Parque de Montagem e Abastecimento, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

**Parágrafo 2º** - 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 3º** - Será proibida qualquer manutenção no "Grid" de Largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até tendo sido transcorridos o número de voltas a seguir mencionados:

- 4 voltas - Mirim e Cadete
- 5 voltas - F4 Junior, F4 Sprinter, F4 Master, F4 Senior, F4 Super Senior, F4 Graduados
- 5 voltas - IAME Junior, IAME X30 Graduados, IAME X30 Senior
- 5 voltas - Shifter

**ARTIGO 16 - LARGADA DA PROVA:**

- a) Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.
- b) Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente salvo se for para recuperar



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada. O piloto que por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou, ainda, 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.

- c) 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.
- d) 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.
- e) A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.
- f) Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo "PolePosition", faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida, constante e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do "PolePosition". O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do "grid", e não poderá estar à frente do "PolePosition".
- g) Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada, exceto quando ocorrer o previsto na alínea "e" deste artigo.
- h) A queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de 10 (dez) segundos ao seu tempo total de prova.
- i) A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha do PSDP, dependendo da configuração da pista.
- j) A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

**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. Se não for 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 2º** - Caso duas ou mais categorias corram juntas, conforme o previsto acima, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto, fica também a cargo do DK-FASP, a junção ou não das categorias Mirim e Cadete, a qualquer momento.

**Parágrafo 3º** - 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 17 - AUXILIARES:

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

**Parágrafo 1º** - 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. 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.

A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes. 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.

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 2º** - 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.

**Parágrafo 3º** - É obrigatório que o piloto esteja de Macacão, sapatilha e camiseta no pódio. O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no pódio de sua categoria, no caso, a penalidade será de um ponto perdido na etapa.

**ARTIGO 18** - No **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ** serão observados os seguintes critérios:

- a) Valor da Inscrição: determinado e divulgado pela Organização do **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ**.
- b) Treinos Oficiais e Tomada de Tempo: somente para pilotos inscritos.
- c) Para a tomada de tempo, os pilotos inscritos devem estar presentes junto à saída dos boxes, no horário do encerramento do abastecimento de sua categoria, conforme cronograma divulgado pela Organização do **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ**. O não comparecimento do piloto no local e horário determinado no cronograma, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo, **mesmo que estes horários estejam antecipados**.
- d) Após o início da primeira prova, **mesmo que adiantado**, as corridas acontecerão em sequência prevista no cronograma, o não comparecimento do piloto com seu kart devidamente pronto para a montagem do pré-grid, desobriga a organização da prova de esperá-lo.

#### **ARTIGO 19 - RESULTADOS:**

Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 10 (dez) minutos à entrega de prêmios.

**Parágrafo 1º** - 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 2º** - 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 20 - BANDEIRAS:**

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 prova 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 com X vermelho: 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 21 - DAS VISTORIAS TÉCNICAS:**

Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova. No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. 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 27 (vinte e sete) deste regulamento.

**Parágrafo 1º** - 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 2º** - 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 3º** – 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 ou da prova.

**Parágrafo 4º** - 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 22 - PROCEDIMENTOS:**

O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo DK-FASP procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. 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 1º** - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do DK-FASP e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

**Parágrafo 2º** – 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. 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 3º** - 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.

**Parágrafo 4º** - Em todas as categorias (exceto SHIFTER) fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão RBC fornecidas com os motores.

**Parágrafo 5º** - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intakesilencer". 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 ao final da tomada de tempo ou da prova, o silencioso de carburador estiver solto (a) ou ausente, 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 6º** - 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 7º** - 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 23 - CARENAGENS:

É obrigatório o uso do conjunto homologado CBA e/ou FIA Karting de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova. Deverão ser reservados na carenagem 3 (três) espaços de 200 cm<sup>2</sup> (+/- 10cm. X 20cm.) para os Organizadores da Prova.

**Parágrafo 1º** - 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, junto a numeração, conforme previsto no Artigo 12º-Parágrafo 2º.

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

**Parágrafo 3º - PAINEL FRONTAL (BICO) - Para todas as categorias, NÃO SERÁ OBRIGATÓRIA a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA.**

### ARTIGO 24 - PNEUS

#### Pneu "SLICK":

**Parágrafo 1º - Para a Tomada de Tempo e Provas:** Será obrigatória a utilização de jogo de pneus de fabricação nacional, homologados pela CBA/CIK (conforme **Parágrafos 2º e 3º e 4º** a seguir). Todos os jogos de pneus deverão ser **OBRIGATORIAMENTE** adquiridos na loja **KART MACHINE** localizada no **KARTÓDROMO INTERNACIONAL SAN MARINO**, onde o piloto receberá um "voucher" que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo cronograma específico.

Esses pneus identificados com código de barras e registrados, ficarão em posse da organização do **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ**.

Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da Tomada de Tempo e/ou Prova.

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. Todas as categorias, deverão sortear os pneus conforme o cronograma divulgado pela organização, ou até o início das tomadas de tempo, sob a pena de se não fazer, perder a melhor volta da classificação.

#### **Parágrafo 2º - CATEGORIAS MIRIM, CADETE, F4 (Júnior, Sprinter, Graduados, Sênior e Super Sênior):**

PNEUS NOVOS - VERMELHOS	PNEUS USADOS - VERMELHOS
1ª Etapa	2ª e 3ª etapas
4ª Etapa	5ª e 6ª etapas
7ª Etapa	8ª e 9ª etapas

Caso um piloto ingresse na categoria, nas etapas de **PNEUS USADOS**, ele será penalizado em 0,5 segundo na tomada de tempo e 5,0 segundos na primeira bateria realizada com o pneu, não tendo direito aos pontos de PolePosition caso venha a ocorrer.

#### **Parágrafo 3º - CATEGORIAS IAME Júnior e IAME X30 Graduados e IAME X30 Sênior:**

PNEUS NOVOS - VERMELHOS	PNEUS USADOS - VERMELHOS
1ª Etapa	2ª Etapa
3ª Etapa	4ª Etapa
5ª Etapa	6ª Etapa
7ª Etapa	8ª Etapa
9ª Etapa	X

Caso um piloto ingresse na categoria, nas etapas de **PNEUS USADOS**, ele será penalizado em 0,5 segundo na tomada de tempo e 5,0 segundos na primeira bateria realizada com o pneu, não tendo direito aos pontos de PolePosition caso venha a ocorrer.

#### **Parágrafo 4º - CATEGORIAS SHIFTER:**

Os PNEUS (**AMARELOS OU EQUIVALENTES**) **poderão ser NOVOS** em cada uma das etapas, obedecendo-se a restrição de que os pneus sejam os mesmos utilizados na tomada de tempo e nas duas provas de uma mesma etapa.

#### **Parágrafo 5º - PNEUS DE CHUVA**

Para pneus "de chuva": 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. Caso um pneu apresente furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação,





autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto perderá 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento. Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte. Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usados na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo obrigatório o uso desse pneu.

## **ARTIGO 25 - ASPECTOS ESPECÍFICOS - RBC (para todas as categorias, exceto SHIFTER):**

**Parágrafo 1º** - A RBC - Preparações de Motores Ltda. obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição. A quantidade de motores será divulgada através de comunicados pela RBC, reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com a disponibilidade dos motores. Estarão garantidos os motores para os pilotos que se inscreverem até a quarta-feira da semana que antecede a prova.

**Parágrafo 2º** - Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela RBC. Para todas as categorias (exceto SHIFTER), além do motor, também serão sorteados e fornecidos Escapamento e Carburador pela RBC. 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, não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

**Parágrafo 3º** - O piloto é responsável pelo Motor, escapamento, curva do escapamento, e parte elétrica.

**Parágrafo 4º** - Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da RBC, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC, perderá 5 posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

**Parágrafo 5º** - 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 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 ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É **aconselhável** o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento do motor.

**Parágrafo 6º** - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da RBC e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após ele ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC 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. **Aos sábados, haverá Re-Sorteio de motores 4 tempos.** O prazo para comunicar/solicitar a troca de motor é de 15 minutos após o término da atividade.

**Parágrafo 7º** - 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 8º** - A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada.

**Parágrafo 9º** - Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

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

**Parágrafo 10º** - Para as categorias **MIRIM e CADETE** as trocas acarretarão as seguintes penalidades: 1ª troca: perda de 2 (duas) posições; 2ª troca: perda de 5 (cinco) posições; 3ª troca: perda de 7 (sete) posições.

**Parágrafo 11º - Bônus de Troca:** Todo piloto terá direito a 3 (três) créditos de trocas de motores, sem perda de posições ao longo do ano, sendo permitido a utilização de apenas um crédito por etapa.

## **ARTIGO 26 - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:**

Os sensores são de propriedade **KARTÓDROMO INTERNACIONAL SAN MARINO**, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir ao proprietário, o valor de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais).

Fica obrigatório a fixação do sensor de cronometragem na haste do suporte do painel interior dianteiro (gravata), na posição vertical. Com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa do fechamento do sensor fique voltada para baixo e o grampo de retenção para cima.

## **ARTIGO 27 - PENALIDADES:**

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.

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 / Prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo / Prova;
- k) Time Penalty.

**Parágrafo 1º** - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

**Parágrafo 2º** - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

**Parágrafo 3º** - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das partes ausentes.

**Parágrafo 4º** - 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 5º** - 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 28 - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:**

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 29 - RECLAMAÇÕES:**

Procedimentos: 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 de 50% do valor de Inscrição, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. 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.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja suscetível 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 de a 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 1º** - Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé poderão infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

**Parágrafo 2º** - Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

**Parágrafo 3º** - A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a 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 ou FASP, conforme o caso.

**Parágrafo 4º** - As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

**Parágrafo 5º** - Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

**Parágrafo 6º** - As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

## **ARTIGO 30 - RECURSOS:**

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 1º** - 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 de 50% do valor de Inscrição**. 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 houver a desistência do Recurso.

**Parágrafo 2º - Prazo Para Apresentação do Recurso** - 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 janeiro de 2024.**

---

**Presidente**

**DK-FASP Departamento de Kart**



## **CAMPEONATO SAN MARINO FUZZY AÇAÍ**

### **REGULAMENTO DESPORTIVO - 2024**

#### **ADENDO DESPORTIVO - 01/01**

#### **ALTERAÇÃO >>> ARTIGO 29 - RECLAMAÇÕES:**

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser **apresentadas por escrito** em até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. 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.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja suscetível 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 de a 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.

#### **As Cauções ficam estabelecidas como segue:**

#### **Reclamações desportivas:**

Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada. Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante. Quando julgada parcialmente procedente (reclamação válida, mas que não tenha resultado em punição), o valor da caução será devolvido ao reclamante. Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento.

#### **Reclamações técnicas:**

- a) Caução de 5 (cinco) UP's por item reclamado;
- b) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará 50% com a CBA ou FAU e os outros 50% com o reclamado, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.



## **ADENDO DESPORTIVO - 01/02**

### **ALTERAÇÃO >>> ARTIGO 30 - RECURSOS:**

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 1º** - 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 (ver valores a seguir)**. 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 houver a desistência do Recurso.

**Parágrafo 2º - Prazo Para Apresentação do Recurso** - 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.

### **As Cauções ficam estabelecidas como segue:**

#### **Reclamações desportivas:**

Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada. Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante. Quando julgada parcialmente procedente (reclamação válida, mas que não tenha resultado em punição), o valor da caução será devolvido ao reclamante. Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento.

#### **Reclamações técnicas:**

- a) Caução de 5 (cinco) UP's por item reclamado;
- b) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará 50% com a CBA ou FAU e os outros 50% com o reclamado, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.



Federação de Automobilismo de São Paulo  
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

## **ADENDO DESPORTIVO - 01/03**

### **ALTERAÇÃO >>> ARTIGO 5º**

#### **Parágrafo 3º - DESCARTES:**

Os descartes das piores Etapas serão de Etapas pagas, havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la. Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão ou desclassificação na etapa, ou seja, se a penalidade desclassificar o piloto do evento.



Federação de Automobilismo de São Paulo  
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

**ADENDO DESPORTIVO - 01/04**

**ALTERAÇÃO >>> ARTIGO 23 - CARENAGENS:**

**Parágrafo 3º - Painel frontal (bico) - Para todas as categorias, SERÁ OBRIGATÓRIA a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA.**