REGULAMENTO V11 ALDEIA CUP 2021 - DESPORTIVO

ARTIGO 1º - O controle e a supervisão da V11 Aldeia Cup 2021, serão exercidos pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo.

ARTIGO 2º - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS: Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 07 (sete) dias da data de divulgação. Para as categorias Mirim, Cadete, F4 Júnior, F4 Graduados, F4 Sênior e F4 Super Sênior, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores.

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.

ARTIGO 3º - Para as provas da V11 Aldeia Cup 2021, a Organização da Prova será atribuída à V11 Kart.

ARTIGO 4º - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo DK-FASP, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

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.

ARTIGO 5º – DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES: A V11 Aldeia Cup 2021 será disputada em 09 (nove) Etapas, conforme calendário da FASP.

As 09 Etapas serão distribuídas em 3 (três) Turnos e o Campeão será aquele que somar mais pontos na soma dos 3 (três) Turnos, de acordo com o descrito abaixo:

- 1º Turno: Composto da 1ª à 4ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1).

- 2º Turno: Composto da 5ª à 8ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1).

- 3º Turno: Composto da 9ª Etapa, sem descarte (N-0).

Todas as etapas serão disputadas com warm up, tomada de tempo e duas provas e as duas provas terão o mesmo número de voltas.

A 1ª prova terá o grid definido pela tomada de tempos. O resultado da primeira prova será classificatório (grid) para a 2ª prova, sendo que os 7 (sete) primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas, ou seja, o 1º colocado largando em 7º e o 7º colocado em 1º e assim por diante. Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.

Pontos por prova:

Posição	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Pontos	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1

Uma vez que haja empate no número de pontos das duas provas entre 2 ou mais pilotos, o resultado da tomada de tempos será o critério de desempate.

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª e 2ª provas, 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:

1° TURNO

Posição	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Pontos	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1

2° TURNO

Posição	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°
Pontos	26	20	16	14	12	10	8	6	4	2	1

3° TURNO - SUPER FINAL

Posição	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
Pontos	39	30	24	21	18	15	12	9	6	3	2	1

Os descartes das piores Etapas serão de Etapas organizadas, 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 suspensão ou desclassificação na etapa, ou seja, se a penalidade desclassificar o piloto do evento.

Parágrafo 3º - O "pole position", melhor volta da Tomada de Tempo, receberá 1 (um) ponto por Etapa e a volta mais rápida realizada durante cada prova receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação. Caso se verifique a necessidade de o "pole" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", os pontos conquistados serão mantidos. O piloto que largar em 1º lugar na 2ª prova, não terá direito ao ponto de "pole", ou seja, só será conferido 1 (um) ponto de "pole" por Etapa. Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do "grid" de largada, como para a melhor volta. Esses pontos de bonificação serão somados somente no Resultado Final da Etapa para o Campeonato, não sendo considerados na soma das provas e para a premiação da Etapa (Podium).

Parágrafo 4º - Ao descartar sua pior Etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.

Parágrafo 5º - No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos da "pole position", conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

Parágrafo 6º - Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole position", mas perderá o ponto de melhor volta. Da

mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da “pole position” perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta.

Parágrafo 7º - No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova.

Parágrafo 8º - Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, 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 9º - 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 para a etapa.

Parágrafo 10º - 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.

Parágrafo 11º - Desempate no Campeonato: Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato 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; continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as “pole positions” e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

ARTIGO 6º - A extensão de cada Prova será de aproximadamente:

Cadete e Mirim: 12 km

Demais categorias: 14 km

Parágrafo 3º - Em caso de chuva, independentemente do número de voltas percorridas, a prova passa a ter como limite: 12 (doze) minutos para as Categorias Cadete e Mirim e 14 minutos para as demais categorias.

ARTIGO 7º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos 3 (três) primeiros colocados da categoria Mirim e aos 6 (seis) primeiros das demais categorias.

ARTIGO 8º - DA PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar da V11 Aldeia Cup 2021, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

ARTIGO 9º - CATEGORIA DOS PILOTOS:

MIRIM - Pilotos com licença CBA 2021 de Mirim, nascidos entre 2013 e 2014.

CADETE – Pilotos com licença CBA 2021 de Cadete, nascidos entre 2010 e 2012.

F-4 JÚNIOR – Pilotos com licença CBA 2021 de Júnior ou Júnior Menor.

JÚNIOR 125 – Pilotos com licença CBA 2021 de Júnior ou Júnior Menor.

F-4 GRADUADOS - Pilotos com licença CBA 2021 PKI, ou ainda de Novatos, Graduados, Sênior B e Sênior A, aberta a pilotos nascidos antes de 2007.

GRADUADOS 125 - Pilotos com licença CBA 2021 de Novatos, Graduados, Sênior B e Sênior A.

KZ GRADUADOS - Pilotos com licença CBA 2021 de Júnior, Novatos, Graduados, Sênior B e Sênior A.

F-4 SÊNIOR - Pilotos com licença CBA 2021 PKI, ou ainda de Sênior B e Sênior A, aberta a pilotos nascidos antes de 1986.

SÊNIOR 125 - Pilotos com licença CBA 2021 de Sênior B e Sênior A, aberta a pilotos nascidos antes de 1986.

KZ SÊNIOR - Pilotos com licença CBA 2021 de Sênior B e Sênior A, aberta a pilotos nascidos antes de 1986.

F-4 SUPER SÊNIOR - Pilotos com licença CBA 2021 PKI, ou ainda de Sênior B e Sênior A, aberta a pilotos nascidos antes de 1972.

ARTIGO 10 - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de 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, Cadete, F4-Júnior e Júnior 125.

ARTIGO 11 - DOS TREINOS OFICIAIS: É expressamente proibido treinar no warm up do domingo, sem estar inscrito na prova. O circuito será aberto sempre as quartas-feiras que antecedem aos Domingos de Prova. O Warm up será realizado após o sorteio de motores, e é obrigatório o uso do sensor de cronometragem e do uso do motor sorteado (exceto para a Categorias 125 e KZ, de motor próprio) .

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 o mesmo sofrer punição na Etapa.

ARTIGO 12 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:

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

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

Parágrafo 3º - Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da

responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ções).

Parágrafo 4º - Ficará obrigatoriamente reservado para uso do organizador, o espaço de 200X40 mm na extremidade superior das identificações dos karts.

ARTIGO 13 - TOMADA DE TEMPO: Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de 5 minutos, com a participação de todos os inscritos.

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

Parágrafo 4º - 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 5º - 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 bateria.

Parágrafo 6º - 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 da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

ARTIGO 14 - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Grid" de Largada.

Parágrafo 1º - 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 transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

ARTIGO 15 - LARGADA DA PROVA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada. Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente salvo se for para recuperar 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.

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.

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.

A partir de autorizada a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.

A – Será exigido para a 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, constante e devidamente alinhado. 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".

B – 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.

C – 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, com avisos pelo som do Kartódromo.

D – 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.

E - 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 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 DKFASP, 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 16 – AUXILIARES: Durante a prova permanecerão na pista, um (1) auxiliar de cada piloto, devidamente identificados por credenciais 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 consequentemente, 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 - Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta da mesma, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

Parágrafo 3º - 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 4º - O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no podium de sua categoria, e só será permitido que outra pessoa o represente através de solicitação por escrito na secretaria de prova. No caso, a penalidade será de um ponto perdido na soma total de pontos do campeonato.

ARTIGO 17 - ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA:

36 (trinta e seis) karts no máximo.

Parágrafo 1º - As inscrições serão travadas nesse número limite de 36 karts por categoria.

ARTIGO 18 - Na V11 Aldeia Cup 2021 será observada a seguinte questão:

a) O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, 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 ou para a largada da prova, mesmo que estes horários estejam antecipados.

ARTIGO 19 – RESULTADOS: 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 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 mesma por desrespeito a sinalização.

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

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

l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).

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

n) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada) o) farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada. Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 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, da bateria 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 DKFASP 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 - Nas categorias Mirim, Cadete e F4 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 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 10 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. 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 CIK-FIA de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova. 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. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte do conjunto de carenagens (laterais ou bico) estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

Deverão ser reservados na carenagem 3 (três) espaços de 200 cm2 (+/- 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, ale, do previsto junto a numeração no Art.12º Parágrafo 4º.

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, exceto PMK e PCK, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo CIK, homologado CBA, também poderá ser utilizado o painel frontal homologado CIK e registrado na CBA, conforme previsto no artigo 41 do RNK-2021. Será nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal, relatar aos Comissários Desportivos, eventual irregularidade

com o posicionamento do painel frontal, conforme previsto no artigo 20 do RNK-2021. Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no artigo 24 do RNK-2021.

ARTIGO 24 - PNEUS

Para pneus "slick":

Parágrafo 1º - Para a tomada de tempo e provas: Será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus de fabricação nacional novo para cada 2 (duas) etapas, homologado pela CBA/CIK ,exceto para as categorias KZ Graduados e KZ Sênior, que terão a utilização de 1 (um) jogo de pneus para cada etapa.

Este jogo de pneus deverá ser adquirido junto ao distribuidor MG pneus, onde o piloto receberá um "voucher" que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo adendo específico. Esses pneus identificados com código de barras e registrados, ficarão em pose dos pilotos e equipes, sendo, portanto, total responsabilidade do piloto e equipe as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após Tomada de Tempo, provas ou relatório impresso de verificação efetuado pela organização do evento. 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. No momento em que um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,00 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Todas as categorias, deverão sortear os pneus no sábado, sob a pena de se não fazê-lo, perder a melhor volta da classificação

Parágrafo 2º - CATEGORIAS MIRIM, CADETE, F-4 (todas) e 125 (todas):

I) Os pneus deverão ser usados de acordo com o seguinte:

a) 1 jogo de pneus para a 1ª e 2ª Etapas,

b) 1 jogo de pneus para a 3ª e 4ª Etapas,

c) 1 jogo de pneus para a 5ª e 6ª Etapas,

d) 1 jogo de pneus para a 7ª e 8ª Etapas,

e) 1 jogo de pneus para a 9ª Etapas (Super Final).

Parágrafo 3º - Caso um piloto ingresse na categoria nas etapas com os outros concorrentes usando pneus usados, o mesmo será penalizado com a perda da melhor volta na tomada de tempo, não tendo direito aos pontos de pole position caso ela venha a ocorrer. Nas provas o piloto não levará acréscimo de tempo total, mas não terá direito aos pontos de volta mais rápidas caso elas venham a ocorrer.

Parágrafo 4º - Apesar de não levar acréscimo de tempo nas corridas e manter sua posição no pódio de acordo com os resultados obtidos na etapa, conforme Artigo 5º, o piloto que ingressar na 2ª e na 4ª Etapas perderá 3 pontos na classificação do campeonato para essa etapa e o piloto que ingressar na 6ª e na 8ª Etapas perderá 6 pontos na classificação do campeonato para essa 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.

ARTIGO 25- ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A V11 ALDEIA CUP 2021:

Parágrafo 1º - A ZR Motor Sport obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição. A quantidade de motores é de:

CADETE / MIRIM: 30 Motores

F4 JÚNIOR: 10 Motores

F4 GRADUADOS: 30 Motores

F4 SÊNIOR / SUPER SÊNIOR: 30 Motores

Parágrafo 2º - Motor, curva do escapamento, mesa e embreagem serão sorteados e fornecidos pela ZR Motor Sport. Para as Categorias F-4, além do motor, também serão fornecidos escapamentos aos pilotos inscritos. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

Parágrafo 3º - O piloto é responsável pelo Motor e escapamento.

Parágrafo 4º - Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete perderá 5 posições no grid de largada. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a ZR Motor Sport integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

Parágrafo 5º - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da ZR Motor Sport e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a ZR Motor Sport 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. As trocas só poderão ser solicitadas após os treinos.

Parágrafo 6º - 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 7º - A troca de motor, efetuada por qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada. 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 (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado.

Parágrafo 8º - 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 da Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a FASP o valor de R$1.600,00 (Um mil e seiscentos reais). Os sensores deverão ser instalados na carenagem lateral esquerda, internamente, e próximos ao início da mesma, ou abaixo da gravata do kart, na posição vertical, com o led voltado 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/ bateria/prova;

i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;

j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova; h) 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 mesmas.

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 – DAS 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, 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 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 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 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 Juízes 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 29 - DOS 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. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar os Comissários Desportivos sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida se o mesmo desistir do Recurso.

Parágrafo 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, 22 de fevereiro de 2021

José Aloizio Cardozo Bastos Presidente

DK-FASP Departamento de Kar

V11 KART – FORMANDO CAMPEÕES

Kartódromo Aldeia da Serra, box 65

V11kart@hotmail.com

www.v11hart.com.br

(11) 9.4000-1690