



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO ESPÍRITO SANTO
ASSOCIAÇÃO ESPIRITOSSANTENSE DE PAIS E PILOTOS DE KART

REGULAMENTO DO CAMPEONATO CAPIXABA DE KART –2015

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS.

ARTIGO 1 – NORMAS: O presente Regulamento obedecerá às normas do Regulamento Nacional de Kart 2015 (RNK), do Código Desportivo de Automobilismo 2015 (CDA), da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), as normas da Federação de Automobilismo do Estado do Espírito Santo (FAEES), o Regulamento Técnico e o Particular do Campeonato Capixaba de Kart 2015.

ARTIGO 2 – SUPERVISÃO: A supervisão dos eventos será exercida pela FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – FAEES.

ARTIGO 3 – ORGANIZAÇÃO: A organização, promoção e realização do Campeonato Capixaba de kart 2015, serão exercidas pela ASSEPAK, Associação Espiritossantense de Pais e Pilotos de Kart .

ARTIGO 4 - PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar de competições de kart, pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade e ou Recibo que somente será emitido com a apresentação de toda documentação para



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

emissão da Cédula 2015, com exceção de pilotos estrangeiros devidamente autorizados pelas ASN(s) de origem, e somente para os eventos abertos a concorrente de outros países.

PARÁGRAFO ÚNICO– Somente poderão participar dos treinos livres oficiais, tomadas de tempo, bateria ou prova, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria da prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos.

ARTIGO 5 - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas com base no Regulamento Nacional de Kart 2015 (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo 2015 (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

PARÁGRAFO PRIMEIRO - QUESTÕES TÉCNICAS:

Todas as modificações técnicas, solicitadas pela ASSEPAK, serão comunicadas a FAEES e se aprovadas pelo CTD/FAEES, divulgadas por meio de adendos no quadro de aviso, passando a ter validade após 30 (trinta) dias da data de divulgação. Ou, caso necessário, por unanimidade dos pilotos com o aval dos comissários técnicos e direção de prova.

PARÁGRAFO SEGUNDO - QUESTÕES DESPORTIVAS:

Todas as modificações desportivas, depois de solicitadas pela ASSEPAK, serão comunicadas a FAEES e se aprovadas, divulgada por meio de adendos no quadro de aviso, passando a ter validade após sua divulgação.

ARTIGO 6 - REGULAMENTO PARTICULAR: Deverá ser divulgado com antecedência mínima de 05 (cinco) dias de cada etapa.

PARÁGRAFO PRIMEIRO:O Regulamento Particular de Prova relativo à organização das diferentes etapas deverá ser apresentado pelo Clube Organizador “ASSEPAK” ao CTD-FAEES, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para aprovação e designação dos Oficiais da prova e a FAEES deverá devolver o mesmo homologado com no máximo de 10 (dez) dias corridos de



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

antecedência para que seja divulgado conforme determina o Código Desportivo Automobilismo 2015 - CDA.

PARÁGRAFO SEGUNDO - É obrigatória a designação e a 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 2015 - CDA.

PARÁGRAFO TERCEIRO - O Regulamento Particular de Prova deverá ser apresentado em papel timbrado da FAEES e conter as seguintes informações:

- Designação do Campeonato / etapa / nome do kartódromo;
- Data / local do evento;
- Nome do Promotor do evento;
- Nome da entidade organizadora / supervisora do evento;
- Autoridades Desportivas;
- Autoridades da Prova:
 - Comissários Desportivos
 - Diretor de Prova
 - Diretor Adjunto
 - Comissários Técnicos
- Juiz de Largada / Chegada
- Secretária (o) da Prova
- Oficiais de Competição
- Cronometragem
- Equipe de Segurança
- Serviço Médico
- Serviço de Som
- Extensão e sentido da pista;
- Inscrição: requisitos, horário, valores, local, data de abertura e encerramento;
- Quantidade de provas e número de voltas ou tempo de duração de cada prova;
- Categorias, combustível, número máximo de concorrentes;
- Datas e horários de treinos, briefing e provas;



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

- Citação específica de que o evento estará submetido ao CDA 2015 e a este Regulamento.

ARTIGO 7 - CALENDÁRIO: O Campeonato será composto de 12 (doze) etapas sendo realizadas em 6 (seis) eventos que será realizado no Kartódromo Internacional de Serra, a saber:

- Dia 14/03/2015 – Primeira e Segunda etapas do CCK.
- Dia 25/04/2015 – Terceira e Quarta etapas do CCK.
- Dia 23/05/2015 – Quinta e Sexta etapa do CCK.
- Dia 29/08/2015 – Sétima e Oitava etapas do CCK.
- Dia 17/10/2015 – Nona e Décima etapas do CCK.
- Dia 21/11/2015 – Décima Primeira e Décima Segunda etapas do CCK.

ARTIGO 8 - CATEGORIAS: As categorias em disputam no CAMPEONATO CAPIXABA DE KART 2015 serão:

- I – CADETE – aberta a pilotos da categoria PMK e PCK;
- II – SPRINTER – aberta a pilotos das categorias PJMK, PJK, PK, PGK, PSKB e PSKA.
- III - F-400 ESTREANTE – Aberta a pilotos das categorias PK, e PSK-B.

PARAGRAFO Primeiro Pilotos com primeira filiação em 2014 e 2015.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

VI – SUPER F-400 Aberta a pilotos das categorias PK, PGK, PSK-A e PSK-B.

PARAGRAFO SEGUNDO: Categoria Super F-400 será dividida em NOVATOS e GRADUADO.
Na Categoria Novatos somente poderá participar pilotos com sua primeira filiação em 2014 e 2015.

CAPÍTULO II

DAS INSCRIÇÕES E LOCAÇÕES DOS MOTORES

ARTIGO 9 - INSCRIÇÕES: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova nas sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 07 deste regulamento, ou no máximo até às 9h do dia das provas,

I - Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2015;

II - Preenchimento e assinatura, pelo piloto/ responsável quando menor e mecânico/Preparador da ficha de inscrição em cada uma das etapas previstas;

III - Apresentação do comprovante de pagamento da taxa para participação em todo o campeonato sugerida antecipadamente ou pagamento da taxa avulsa para participação exclusivamente nas etapas previstas para o evento, de conformidade com a tabela abaixo:

A) INSCRIÇÃO:

| | |
|-----------------|------------|
| MIRIM e CADETE: | R\$ 180,00 |
| SPRINTER | R\$ 600,00 |
| F – 400 | R\$ 200,00 |
| SUPER F-400 | R\$ 500,00 |



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

B) PNEUS:

| | | |
|----------------|------------|-------------|
| MIRIM e CADETE | R\$ 395,00 | MG CADETE |
| SRINTER | R\$ 500,00 | MG VERMELHO |
| F-400 | R\$ 500,00 | MG VERMELHO |
| SUPER F-400 | R\$ 500,00 | MG VERMELHO |

PARAGRAFO PRIMEIRO: Segue abaixo quantidade de Pneus utilizados em todo CCK 2015 por Categoria:

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| CADETE | 01 JOGO DE PNEU PARA 6 ETAPAS. |
| SPRINTER | 01 JOGO DE PNEU PARA 4 ETAPAS. |
| F-400 ESTREANTE | 01 JOGO DE PNEU PARA 4 ETAPA. |
| SUPER F-400 | 01 JOGO DE PNEU PARA 4 ETAPA. |

Obs: Para a Guarda dos Pneus será obrigatório a utilização de Bolsa apropriada, para utilização do lacre.

PARAGRAFO SEGUNDO: O Competidor que por qualquer motivo não obedecer esta tabela acima e adquirir pneus novos para participação nas etapas em questão sofreram acréscimos de tempos:

Cadete

Tomada de Tempo: ½ Segundo

Corrida: Acréscimo de 4 Segundos no seu tempo total de prova.

Sprinter

Tomada de Tempo: 1 Segundo

Corrida: Acréscimo de 08 Segundos no seu tempo total de prova.

F-400 Estreante

Tomada de Tempo: 1 Segundo

Corrida: Acréscimo de 8 Segundos no seu tempo total de prova.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

Super F-400

Tomada de Tempo: 01 Segundo

Corrida: Acréscimo de 08 Segundos no seu tempo total de prova.

C) LOCAÇÃO DE MOTOR

| | |
|-------------------|---------------------|
| CATEGORIAS | 02 ETAPAS |
| CADETE | R\$ 180,00 |
| SRINTER | R\$ 650,00 |
| F-400 ESTREANTE | R\$ 200,00 |
| SUPER F-400 | MOTORIZAÇÃO PRÓPRIA |

COMBUSTIVEL

| | |
|------------------|----------------------|
| CADETE | 08 Litros R\$ 30,00 |
| SRINTER | 18 Litros R\$ 200,00 |
| F-400 ESTREANTES | 11 Litros R\$ 70,00 |
| SUPER F-400 | 14 Litros R\$ 70,00 |

ARTIGO 10 - LOCAÇÃO E SORTEIO DOS EQUIPAMENTOS: Os motores para as categorias, PCK, SPRINTER, e F400 Estreantes locados / sorteados junto aos fornecedores, serão sorteados nas seguintes condições:

I - Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular para cada duas etapas, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da FAEES.

II - Os competidores poderão acompanhar todo o processo.

ARTIGO 11 – CARACTERÍSTICAS DO MOTOR E ACESSÓRIOS INCLUÍDOS:

Os motores para as categorias PCK e F-400 devidamente lacrados pelos seus fornecedores, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, conforme o artigo 10 deste regulamento.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

ARTIGO 12 – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO DOS MOTORES PARA AS CATEGORIAS PCK, Sprinter e F-400 Estreante:

O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I - A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo do Fornecedor até o momento de sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal;
- II – O Fornecedor se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
- III - O motor quebrado (travado) por mau uso deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente as peças quebradas, no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;
- IV - Além das vitórias normais haverá vitória sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados os números de dente da coroa e do pinhão.

ARTIGO 13 – CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES: O fornecedor contratado disponibilizará um número MINIMO de 20% (vinte por cento), Com no mínimo de 3 (Três) motores extras, por categoria, para uma eventual troca, exceto para as categorias que utilizarão motor próprio, sob pena de sanções conforme CDA. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da FAEES.

I - Se a troca for procedida após o aquecimento ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver a fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do eixo da biela;
- e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- f) Se a rosca da porca da curva espanar.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

II - Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a”, “b”, “c”, “d”, “e” ou “f” do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter o seu kart posicionado para a largada, conforme parágrafo único deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 13 deste regulamento.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá 02 (Duas) posições no grid de largada e no caso de uma segunda troca, a perda será de 05 (Cinco) posições, só poderá ser trocado o conjunto completo motor e carburador em hipótese nenhum poderá ser trocado somente o motor ou carburador. A troca de motor por opção só será permitida até 10 minutos que antecedem a tomada de tempo, ou seja, tomada de tempo das etapas ímpares. Permitido a troca, obedecendo os critérios, entre etapas do mesmo evento.

CAPÍTULO III

DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

ARTIGO 14 – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO: Durante todas as atividades de pista, será obrigatório o piloto estar utilizando:

I - Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo C.B.A./CIK ou Órgãos Competentes. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CNK, além de luvas e sapatilhas de competição. Todos os competidores deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço.

II - Pilotos com barba e /ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar bala clava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart durante toda a competição. **Mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores é recomendado o seu uso.**



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

PARÁGRAFO PRIMEIRO– No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

PARÁGRAFO SEGUNDO– As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;

PARÁGRAFO TERCEIRO– A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada;

PARÁGRAFO QUARTO– Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

CAPÍTULO IV

DAS ATIVIDADES DE PISTA, DO USO DO BOX E VISTORIA TECNICA:

ARTIGO 15 – TREINO LIVRE E DE AQUECIMENTO: O CCK 2015 será realizado em regime de sorteio de pista sendo a pista sorteada só voltará a ser sorteado após terminar todos os traçados e sentidos disponíveis, o sorteio se dará impreterivelmente toda sexta-feira anterior a semana da Etapa e a pista sorteada ficará disponível para treinamentos a partir do dia seguinte ao sorteio.

ARTIGO 16 – TOMADA DE TEMPO: A tomada de tempo será efetuada por categoria ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação a ser divulgada no regulamento particular.

I - Se a cronometragem for célula fotoelétrica, cada CATEGORIA terá 07 (SETE) minutos cronometrados pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo);



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

II - Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final “grid” de largada, conforme a ordem de inscrição.

ARTIGO 17 – CORRIDA: Cada evento será disputada com 2 etapas com os seguintes Numero de Voltas:

1ª, 3ª, 5ª, 7ª, 9ª e 11ª Etapas

Cadete 13 Voltas.

Sprinter 17 Voltas.

F-400 Estreante 17 Voltas.

Super F-400 17 Voltas.

2ª, 4ª, 6ª, 8ª, 10ª e 12ª Etapas

Cadete 11 Voltas.

Sprinter 15 Voltas.

F-400 Estreante 15 Voltas.

Super F-400 15 Voltas.

ARTIGO 18 – AGRUPAMENTO DE CATEGORIAS: Caso as categorias tenham menos de 06 (seis) pilotos, poderão ser agrupadas conforme decisão dos comissários desportivos.

ARTIGO 19 – GRID DE LARGADA: O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo, nas seguintes etapas 1ª, 3ª, 5ª, 7ª, 9ª e 11ª. Nas etapas 2ª, 4ª, 6ª, 8ª, 10ª e 12ª, o grid será montado conforme resultado de chegada da etapa anterior com a inversão dos 08 primeiros colocados. Numa eventual interrupção de uma etapa, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

ARTIGO 20 – LARGADA DA PROVA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas.

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, medida no sentido contrário ao sentido da pista, a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando 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 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 03 (três) segundos, e se cruzar às referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

A velocidade regulamentar para a largada será entre 20 e 40 Km/h.

PARÁGRAFO PRIMEIRO– 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 e devidamente alinhada. 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” em nenhum momento.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

PARÁGRAFO SEGUNDO– Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

PARÁGRAFO TERCEIRO– No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa “TIME PENALTY” acompanhada do número do kart, Indicando 05 segundos de penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por um sistema de controle de velocidade, pela cronometragem, ou outro similar, na linha de 25 metros.

PARÁGRAFO QUARTO– A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada.

ARTIGO 21 – ACESSO À PISTA:

Para as categorias cujos conjuntos piloto / kart puderem ser empurrados na pista, a organização deverá fornecer jalecos identificados com cores e / ou números diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, o(s) empurrador (s) identificado(s) terá (ão) a obrigação de empurrar qualquer kart que necessite ser empurrado, e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro empurrador, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) empurrador (es) representar (em).

PARÁGRAFO PRIMEIRO– No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no “grid” de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização. Estes empurradores deverão estar em local determinado pelo Diretor de Prova, identificados e protegidos.

PARÁGRAFO SEGUNDO– Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal. Deverão permanecer nos boxes, desde que credenciados, ou em local determinado pela organização da prova, todos os demais, inclusive familiares, auxiliares, mecânicos, chefes de times, membros do clube organizador e as demais autoridades.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



PARÁGRAFOTERCEIRO– Em todos os kartódromos, somente terão acesso à pista as ambulâncias e os veículos de serviço. Esses veículos somente poderão adentrar a pista após autorização expressa do Diretor de Prova.

ARTIGO 22 – UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM:

- I - Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2015.
- II - Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova ou quando solicitado pela organização da prova.
- III - O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

ARTIGO 23 – DO USO DO BOX:

- I – Os Karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- II – Será expressamente proibido na área dos boxes, tráfego de Karts com motor funcionando. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade o RNK.
- III – será proibido o funcionamento dos motores nas áreas de Box.
- IV – Mecânicos, auxiliares, chefes de equipe e etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer nas áreas de Box, usando calçados fechados.

ARTIGO 24 – DA VISTORIA TÉCNICA:

- I – Ao termino da tomada de tempo e da provas, todos os Karts serão pesados e vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no parque fechado, até a liberação dos mesmos pelo oficial competente.
- II – Após o termino de cada prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando a disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

tenha sido procedida a divulgação dos resultados das provas. Podendo ser retidos para vistoria durante a semana posterior a prova, caso necessário

III – Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida, será proibida a permanência de mecânicos ou auxiliares, salvo quanto requisitado.

IV – Cada piloto poderá utilizar quantos chassis desejar, podendo os mesmos ser lacrados pelos Comissários Técnicos, após sua utilização na tomada de tempo ou prova.

V -- Somente poderá utilizar para tomada de tempo e corridas, pneus fornecidos pela organização, que serão lacrados e entregues em sorteio.

VI – Será lacrado somente um jogo de pneus do tipo “slick” para tomada de tempo e a etapas, conforme o que diz o Artigo 9 Parágrafo Primeiro.

VII – Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional e homologado pela C.B.A. ou CIK/CBA, sendo obrigatório para cada equipe à entrega e a montagem, no parque fechado de um jogo, novo ou usado, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico, que será então devidamente lacrado.

VIII – Os Karts uma vez em regime de Parque Fechado NÃO poderão sair do mesmo sem a expressa autorização do Comissário Técnico, se ocorrer à saída do Kart do Parque Fechado sem a devida autorização este estará sujeito à desclassificação.

IX – Todos os Karts deveram ser equipados obrigatoriamente com uma antena corta linha de segurança para proteção do Piloto.

PARÁGRAFO ÚNICO: Conforme solicitação dos pilotos, a ASSEPAK/FAEES poderá contratar os serviços de comissários Técnico/Desportivo da CBA, que atuam historicamente no Campeonato Brasileiro de Kart, para todas as etapas do CCK-2015. As despesas de honorários, traslado, hospedagem e alimentação serão rateadas por todos os pilotos inscritos na etapa e será cobrado no ato da inscrição do piloto.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

CAPÍTULO V

DA PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO, BONIFICAÇÕES, DESCARTE, CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO.

ARTIGO 25 – DA PONTUAÇÃO: A pontuação nas etapas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir

I - Tabela de pontos:

a) Para as seguintes etapas: 1°, 3°, 5°, 7°, 9° e 11°

Pontuação de 24 – 20 – 18 – 17 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Respectivamente o 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 16°, 17°, 18°, 19° e 20° lugar.

b) Para as seguintes etapas: 2°, 4°, 6°, 8°, 10° e 12°.

Pontuação 15 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Respectivamente o 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13° e 14°.

ARTIGO 26– CLASSIFICAÇÃO: Para fazer jus à classificação, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

PARÁGRAFO PRIMEIRO– Sempre que 75% do número total de voltas resultar em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

PARÁGRAFO SEGUNDO– A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro kart, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

ARTIGO 27 – BONIFICAÇÕES:

PARAGRAFO PRIMEIRO - O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 02 (Dois) pontos, que será computado na classificação do campeonato, respeitadas as seguintes condições:

- a) O ponto de “pole-position” será bonificado ao piloto que fizer o melhor tempo na tomada de tempo oficial da 1ª bateria;
- b) O detentor da “pole-position” será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponderá ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento;
- c) O piloto que obtiver a melhor volta nas etapas disputada em sua categoria receberá a bonificação de 01 (um) ponto na etapa, que será computado na classificação do campeonato;
- d) Todo piloto que participar da largada de cada Etapa receberá uma bonificação de: 01 (um) ponto nas etapas de 1° a 6° e 03 (Três) pontos nas etapas 7° a 12°, que serão computados na classificação do campeonato.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Eventuais bônus obtidos nas etapas cujos resultados serão desprezados, não serão descartados.

ARTIGO 28– DESCARTE: Será usado o critério N2 para o CCK 2015. Sendo eles, N1 para o 1° Turno da 1° a 6° Etapas, e N1 para o 2° Turno da 7° a 12° etapas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Depois de disputado as 06 (seis) Primeiras Etapas denominadas de 1° Turno o Competidor achara a sua soma total, somando os 06 resultados. Descartando assim o seu Pior resultado (menor pontuação), esta será a somatória de pontos que o mesmo terá alcançado neste 1° Turno.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

PARÁGRAFO SEGUNDO: Depois de disputadas as demais 06 (seis) etapas restantes que serão entre as 7ª e a 12ª etapas denominada de 2º Turno, achando assim a sua soma total. Descartando assim o seu pior resultado (menor pontuação), esta será somatória de pontos que o mesmo terá alcançado neste 2º Turno.

ARTIGO 29– CLASSIFICAÇÃO FINAL:

Serão declarados Campeões Capixabas de kart 2015, em suas respectivas categorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final da competição, Somando o resultado do 1º Turno com o do 2º Turno depois de descartados seus piores resultados conforme Artigo 28 dentre as 12ª etapas da competição,

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Para fazer jus ao título de campeão ou de vice-campeão, o piloto deverá ter largado em pelo menos em 09 (nove) das 12 etapas da competição.

ARTIGO 30– DESEMPATE: Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das 12 etapas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I e II deste artigo.

I - Em favor do piloto que tiver alcançado a maior soma bruta de pontos, ou seja, sem os descartes;

II - Se depois de aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido o melhor resultado de pista na 12ª etapa, e assim sucessivamente até a 1ª etapa.

ARTIGO 31– PREMIAÇÃO EM CADA ETAPA: Serão oferecidos troféus conforme determina o artigo 08 , parágrafo 1º, em cada evento.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

PARÁGRAFO ÚNICO: Será oferecido premiação somente para o 1º, 2º e 3º lugares de cada categoria definida no Artigo 08 deste regulamento. A premiação será pela soma dos resultados das etapas de cada evento.

ARTIGO 30 – PREMIAÇÃO FINAL: Serão oferecidos troféus do 1º ao 3º colocado de cada categoria definida no Artigo 08 deste regulamento.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 31 – CASOS OMISSOS: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 32- EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:

O concorrente que efetuar pagamentos a FAU, ao clube ou a fornecedores da organização ligados diretamente ao evento, 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.

Vitória -ES, 10 de Fevereiro de 2015.

Conselho Técnico Desportivo
Presidente FAEES



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO ESPÍRITO SANTO
ASSOCIAÇÃO ESPIRITOSANTENSE DE PAIS E PILOTOS DE KART

REGULAMENTO DO CAMPEONATO CAPIXABA DE KART – 2015

REGULAMENTO TÉCNICO

CAPÍTULO I - Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

CAPÍTULO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

ARTIGO 1 – Categoria Cadete - baseado no RNK – 2015, categoria Cadete, para tudo que não estiver definido no presente regulamento:

I - O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, fornecido pela Coopkart.

II - O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 10 do Regulamento Desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

III - O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.

IV - A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0 mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.

V - Embreagem – Será proibida a sua troca.

VI - Vela – Será proibida a sua troca.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

VII - Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável nas dimensões previstas no RNK 2012, e com as seguintes características:

- a) Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- b) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
- c) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria;
- d) Cubo de roda - Deverá ser homologado CBA para a categoria;
- e) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria;
- f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0 mm e espessura mínima de 4,0 mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1,0 mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.

VIII - Padrão de referência: Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

IX - Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 106 kg.

X - Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, e números na cor amarela para Cadete.

ARTIGO 2 – Categoria Sprinter (PJK, PJK, PK,PGK, PSKB e PSKA.)

I - MOTOR – Conjunto de motor Motor KTT volume de 11cc, carburador, filtro, flange, pirâmide, escape e abafador sorteado e lacrado.

II - VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- a) NGK B8 EG
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

g) NGK B10 EGV

h) NGK BR10EG

I) NGK B105 EGV

III - CARBURADOR – Sorteado.

IV - JUNTAS – Serão livres.

V - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável com diâmetro mínimo de 40 mm e máximo de 50 mm, com comprimento mínimo de 1 metro e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 32, inciso XVI.

VII - PESO –

a) O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155 para PJMK, PJK, PK e PGK.

b) O Peso do conjunto piloto / Kart deverá ser de no mínimo 175 para PSKA e PSKB

VIII - IDENTIFICAÇÃO – fundo amarelo e numeral preto .

IX - RELAÇÃO –

a) Pinhão de 10 dentes e a coroa até 70 dentes para PJMK, PJK, PK e PGK.

b) Pinhão de 10 dentes e a coroa até 75 dentes para PSKA e PSKB

X – IGNIÇÃO – Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

XI – FALGE:

a) 22 mm para PJMK, PJK, PK e PGK.

b) 28 mm para PSKA e PSKB

XII - PNEUS- Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo vermelho.

XIII - flexível

a) 14 cm +- 0,5 cm para PJMK, PJK, PK e PGK

b) Livre para PSKB e PSKA.



**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA**

ARTIGO 5 – DA Categoria F-400 Estreante , baseado no RNK 2015, para tudo que não estiver definido no presente regulamento não sendo permitida qualquer alteração pelo preparador/piloto:

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390T2, sorteado conforme contrato particular de compra e venda entre pilotos e fornecedor, no qual constam todas as especificações técnicas dos motores que serviram à categoria, a saber:

- a) Volume da Câmara de Combustão: mínimo de 45 cc, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela.
- b) Cabeçote - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.
- c) Prisioneiros: deverão ser originais sem retrabalho
- d) Bloco do Motor - somente será permitido o corte do suporte do tanque.
- e) Virabrequim - original sendo permitida a adaptação para a fricção mantendo o curso original.
- f) Biela - original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original.
- g) Pistão - original STANDART sem retrabalho
- h) Conjunto Limitador - original, retirada total ou parcial.
- i) Válvula de Admissão de Escape – original, podendo retrabalhar, porém mantendo os diâmetros originais.
- j) Tuchos e Varetas – original sem retrabalho.
- k) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido uso de calço nessas mesmas molas. Travas de válvulas originais.
- l) Coletor de Escape – será de livre procedência com comprimento de 200mm +- 20 mm.
- m) Escapamento e flexível – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho, marca ROMA fornecido pelo preparador;
- n) Coletor de Admissão - será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- o) Comando de Válvulas- original sem retrabalho.
- p) Balancim– não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

- q) Volante - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0kg.
- r) Cilindro: Deverá permanecer original.
- s) Anel – é permitido ajustar o anel, desde que original.

II - BOMBA DE COMBUSTÍVEL – MIKUMI.

III – JUNTAS – Livre, devendo manter suas funções.

IV – CARBURADOR – Original, sendo permitido somente a calibragem do furo do gicle principal. A caneta deverá ser original do carburador, não podendo apresentar retrabalho.

V – EMBREAGEM - De 13 dentes com corrente de passo 428 (moto);

VI - BOBINA - Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.

VII - VELA - NGK BPR6ES.

VIII - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável com diâmetro mínimo de 40 mm e máximo de 50 mm, com comprimento mínimo de 1 metro e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 32, inciso XVI.

IX – COROA – De 41 dentes passo 428 (moto).

X - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória à utilização da proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA ou CIK/CBA.

XI - FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro fornecido com o motor.

XII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **187** kg.

XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preto com número na cor branco.

XIV – TANQUE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central, original do chassi;

XV – PNEUS - Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo vermelho.

XV – FLEXÍVEL - Livre.

XVI - IDENTIFICAÇÃO F400 – Deverá ter fundo na cor preto, com número na cor branco.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

ARTIGO 6 - Da categoria Super F-400, baseado no RNK -2013, para tudo que não estiver definido no presente regulamento não sendo permitida qualquer alteração pelo preparador/piloto:

I - MOTOR – O motor será o *Honda GX-390*, autorizado CBA, modelo T1, T2 ou H1 sem intercâmbio de peças entre os mesmos exceto motor H1 que poderá fazer intercâmbio com o motor T1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda a saber:

- a) Volume da Câmara de Combustão: mínimo de 45 cc, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela.
- b) Cabeçote - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.
- c) Prisioneiros: deverão ser originais sem retrabalho
- d) Bloco do Motor - somente será permitido o corte do suporte do tanque.
- e) Virabrequim - original sendo permitida a adaptação para a fricção de até 0,75 mm mantendo o curso original.
- f) Biela - Original do fabricante do motor, permitindo o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos originais.
- g) Pistão - original sem retrabalho de até 0,75 mm.
- h) Conjunto Limitador - original, retirada total ou parcial.
- i) Válvula de Admissão de Escape – original, podendo retrabalhar porém mantendo os diâmetros originais.
- j) Tuchos e Varetas – original sem retrabalho.
- k) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido uso de calço nessas mesmas molas. Travas de válvulas originais.
- l) Coletor de Escape – será de livre procedência com comprimento de 200mm +- 20 mm.
- m) Escapamento–Spnery lacrado e sorteado, Furo de 25, com cone e soldado.
- n) Coletor de Admissão - será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- o) Comando de Válvulas- original sem retrabalho.
- p) Balancim– não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

- q) Volante - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0kg.
- r) Cilindro: Deverá permanecer original, permitindo retificar até 0,75 mm
- s) Anel – é permitido ajustar o anel, desde que original.
- t) Flexível - Sem furo e corte lateral, mantendo sua função original.
- II - BOMBA DE COMBUSTÍVEL – MIKUMI ou similar, mantendo sua função original.
- III – JUNTAS – Livre, devendo manter suas funções.
- IV – CARBURADOR – Será permitida a preparação e o retrabalho do carburador que deverá ser original do motor Honda GX 390, ou, KTT FF FULLFLOW (sem retrabalho), para motores 4 tempos.
- V – EMBREAGEM - De 12 ou 13 dentes com corrente de passo 428 (moto);
- VI - BOBINA - Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.
- VII - VELA – Livre.
- VIII - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável com diâmetro mínimo de 40 mm e máximo de 50 mm, com comprimento mínimo de 1000 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 32, inciso XVI.
- IX – COROA – Livre sendo passo 428 (moto).
- X - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória à utilização da proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA ou CIK/CBA.
- XI - FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar tipo turbo ou mangueira..
- XII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **187** kg.
- XIII - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor branca.
- XIV – TANQUE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central, original do chassi;
- XV – PNEUS - Será obrigatório o uso do pneu MG do tipo vermelho..
- XVI - IDENTIFICAÇÃO F400 – Deverá ter fundo na cor vermelho, com número na cor branca.



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FILIADA À CBA

Observações:

Para todas as categorias: A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias PMK e PCK e 140 cm para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras, com tolerância de até 03 mm.

Para as categorias F400 e F400 Super : Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

CAPÍTULO III - NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS.

ARTIGO 7 – Proibição: O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo da FAEES, órgão de apoio da Federação Capixaba de Automobilismo. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Vitória-ES, 10 de Fevereiro de 2015.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente FAEES