



TORNEIO CAPIXABA DE VERÃO DE KART - 2012

1º “OPEN” CAPIXABA DE KART 2012 REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS.

Artigo 1º - Organização da ASSOCIAÇÃO DE PAIS E PILOTOS DE KART - ASSEPAK e Supervisão da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DO E.S. – FAEES, fará realizar a disputa aberta denominado TORNEIO CAPIXABA DE VERÃO - 1º “OPEN” CAPIXABA DE KART 2012, sob a supervisão do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO FAEES. – CTD/FAEES, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2012 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2012 – RNK, e neste regulamento.

Artigo 2º - O TORNEIO CAPIXABA DE VERÃO DE KART 2012, será composto de 01 (uma) Etapa de rodada dupla. (02 baterias).

I – Data e local : 11 (onze) de Fevereiro de 2012 – Kartódromo Internacional de Serra

Artigo 3º - Categorias: As categorias do Torneio serão:

I - MIRIM – aberta a pilotos da categoria PMK;

II - CADETE – aberta a pilotos da categoria PCK;

Parágrafo único: Os competidores PMK e PCK poderão ser agrupados, porém pontuarão em separado conforme normas do RNK/2012.

III - SPRINTER – aberta a pilotos das categorias PK e PGK;



IV - MASTER – aberta a competidores PSK B, e PSK A

V - F-400 – aberta a pilotos das categorias PK, PGK, PSKB e PSKA

VI – JUNIOR MENOR – aberta a pilotos da categoria PJMK

VII – JUNIOR – aberta a pilotos da categoria PJK

Parágrafo Primeiro: Os competidores das categorias acima, caso não haja grid superior a seis pilotos poderão ser agrupadas, pontuando separadamente.

Parágrafo segundo: Os pilotos que mudaram de categoria para 2012 (Cédula Desportiva), serão inscritos conforme categoria de sua Cédula em 2011, obedecendo o mesmo critério da 1ª Copa de Kart das Federações.

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS MOTORES

Artigo 4º - Inscrições: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova, iniciando na quinta-feira que antecede a data constante do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento, até no máximo às 10:00 hs. do dia da prova, e os pilotos deveram apresentar os seguintes requisitos:

I - Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2012;

II - Preenchimento e assinatura pelo piloto e ou mecânico/preparador ou responsável legal quando menor, da ficha de inscrição.

Artigo 5º - Locação e sorteio dos equipamentos: Os motores para todas as categorias serão locados junto à RBC Preparações e sorteados nas seguintes condições:

I - Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da FAEES Federação de Automobilismo do Estado do Espírito Santo.

II - Os competidores poderão acompanhar todo o processo.

Artigo 6º - Características do motor e acessórios incluídos: Os motores, devidamente lacrados pela RBC, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição no capítulo II deste regulamento.



Artigo 7º - Condições para locação do motor: 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 da RBC até o momento de sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal;
- II - A RBC 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 carburação, deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão a preço de tabela, que corresponde atualmente a R\$ 230,00 (duzentos e trinta reais), no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;
- IV - Além das vitorias normais haverá vitoria sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados os números de dente da coroa e do pinhão.

Artigo 8º - Condições para eventuais trocas de motores: A RBC disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria para uma eventual troca. 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.

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 primeiro e segundo deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 6º do deste regulamento.

Parágrafo primeiro: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada e no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.



Parágrafo segundo: Em caso de troca descrita no inciso II deste artigo, a troca não poderá comprometer os 20% descrito no artigo 8º, ficando o piloto responsável pelo ônus da troca junto ao fornecedor do motor, e ainda, a troca somente poderá ocorrer com a anuência do comissário técnico.

SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 9º – Indumentária: Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

I - Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boas condições de transparência e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;

II - Macacão de mangas compridas em tecido grosso ou couro, apropriados para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;

III - Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;

IV - Protetor de pescoço obrigatório para as categorias PMK, PCK e PJMK, e aconselhável para as demais;

V - Sapatilha de competição.

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA, DO USO DO BOX E VISTORIA TÉCNICA:

Artigo 10º – Treino Livre e de aquecimento: Serão realizados de conformidade com o regulamento particular da Prova.

Artigo 11º - 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 sensor eletrônico, cada CATEGORIA terá 10 (dez) minutos cronometrados pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo);



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, de acordo com a ordem de inscrição, ou a critério da comissão desportiva.

Artigo 12º – Corrida:

1ª bateria: Será disputada com os seguintes tempos:

I - Mirim – 12 Voltas

II - Cadete – 12 Voltas

III - F400 – 20 Voltas

IV – Sprinter – 20 Voltas

V - Junior Menor e Junior – 18 Voltas

VI - Master – 20 Voltas

2º bateria: Será disputada com os seguintes tempos:

I - Mirim – 15 Voltas

II - Cadete – 15 Voltas

III - F400 – 25 Voltas

IV – Sprinter – 25 Voltas

V - Junior Menor e Junior – 22 Voltas

VI - Master – 25 Voltas



Artigo 13º – Agrupamento de categorias – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

Artigo 14º – Grid de Largada – O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo. Numa eventual interrupção de uma bateria o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

I - O grid de largada da 1ª bateria será de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo.

II - O grid de largada da 2ª, bateria será de conformidade com os resultados das 1ª bateria. (posição de chegada/resultado já homologado pela comissão desportiva)

Artigo 15º – Utilização dos sensores da Cronometragem:

I - Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2012.

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 16º – 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 com o artigo 18º do 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 parque fechado área de rolagem dos kart's, usando calçados fechados e devidamente credenciados.

Artigo 17º – Da vistoria técnica:



I – Ao término da tomada de tempo e bateria de cada categoria, todos os Karts serão pesados. Os Karts poderão ser vistoriados, a critério dos Comissários Técnicos, ficando retidos no parque fechado, até a liberação dos mesmos pelo oficial competente.

II – Após o término da prova, os motores e chassis poderão ser retidos e ou lacrados, ficando a disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados das provas.

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, devendo os mesmos ser retidos 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, exceto pneus de chuva.

VI – Será lacrado somente um jogo de pneus do tipo “slick” para tomada de tempo e as duas corridas.

VII – Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional e homologado pela C.B.A. ou CIK/CBA. Caso haja a necessidade do uso de pneus de chuva, os mesmos deverão ser vistoriados pelo Comissário Técnico.

VIII – Os Kart's uma vez em regime de Parque Fechado NÃO poderão sair do mesmo sem a expressa autorização do Comissário Técnico, se ocorrer a saída do Kart do Parque Fechado sem a devida autorização este estará sumariamente a desclassificado da prova.

SEÇÃO V – DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO

Artigo 18º – Pontuação nas etapas: A pontuação nas etapas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir

I - Tabela de pontos: Classificação

1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º lugar

Da 1ª a 2ª bateria: 11 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

II - O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação final do Torneio, respeitadas as seguintes condições:

a) Não haverá ponto de bonificação pela “pole-position” na segunda 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 possíveis penalidades previstas neste Regulamento.
- c) O piloto que obtiver a melhor volta em cada uma das baterias da sua categoria, receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação final.

Artigo 19º - Classificação final:

Serão declarados Campeões do Torneio Capixaba de Verão – 2012/ 1º “Open” Capixaba de kart 2012, em suas respectivas categorias, os pilotos que atingirem a maior numero de pontos, somadas as duas bateria, ao final da competição depois de acrescentados os pontos de bonificação da melhor volta e pole-position.

Artigo 20º – Desempate: Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das 02 (duas) baterias, o melhor resultado (posição de chegada/ resultado já homologado pela comissão desportiva) da segunda bateria, será definido como critério de desempate.

Artigo 21º – Serão oferecidos troféus aos 05 (cinco) primeiros colocados de cada categoria somados os pontos das 1ª primeira e 2ª (segunda) baterias e bonificações..

SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 22º – Casos omissos: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS



Artigo 23º – Dos Pneus: Os competidores , terão que adquirir junto a secretaria da ASSEPAK, 01 (hum), jogo de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novo, selo “Kadet” para as categorias Mirim e Cadete, selo amarelo para a categoria Sprinter e selo “vermelho” para as demais categorias. Esses jogos serão entregues pelo representante da ASSEPAK à Comissão Técnica da FAEES, para o sorteio. Que serão utilizados para a tomada de tempo e baterias.

I - Os pneus de chuva serão livres de fabricação nacional e homologação C.B.A. desde que previamente vistoriados pela Comissão Técnica da prova, que o competidor pode adquirir onde achar conveniente, ficando a organização e a FAEES livre do compromisso de ter a disposição os pneus de chuva.

Artigo 25º – Combustível:

I - O combustível a ser utilizado, já incluído na taxa de inscrição e fornecido pela organização será:

- a) Categorias Mirim, Cadete e F4 – gasolina fornecida pela ASSEPAK;
- b) Categorias Sprinter, Master e Junior – gasolina com óleo Mutul na proporção de 25/1.
- c) Categorias Junior Menor – álcool com óleo dimetil na proporção de 20/1.

II - A quantidade para cada etapa será a que consta na tabela abaixo:

- CATEGORIA - TOMADA DE TEMPO - PROVA
- MIRIM e CADETE – 2 Litros - 3 Litros
- Junior Menor – 3 Litros – 5 Litros
- SPRINTER , MASTER e JUNIOR – 3 Litros - 7 Litros
- SUPER F400 – 3 Litros - 5 Litros

III - O Combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

Artigo 26º - Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Bruso, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA



PARAGRAFO ÚNICO: Tudo que não estiver especificado neste regulamento técnico prevalecerá o descrito no Regulamento da Copas das Confederações e RNK/2012.

Artigo 27º – Categoria Mirim:

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 RBC.

II - O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º deste regulamento. 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 será de acordo com conjunto motor fornecido pela organização, não podendo ser substituída.

V - Embreagem – Será proibida a sua troca.

VI - Vela – Será proibida a sua troca.

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 estarem equidistantes, 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. Proibido o uso invetido.

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 100 kg.

X – Identificação colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choques traseiro e nas carenagens laterais, fundo amarelo e numeração verde.

XI – Relação com pião de 22 dentes e coroa de até 67 dentes.

Artigo 28º – Categoria Cadete:



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 RBC.

II - O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º deste regulamento. 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 será de acordo com conjunto motor fornecido pela organização, não podendo ser substituída.

V - Embreagem – Será proibida a sua troca.

VI - Vela – Será proibida a sua troca.

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 estarem equidistantes, 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. Proibido o uso invertido.

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 colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choques traseiro e nas carenagens laterais, fundo verde e numeração amarela.

XI – Relação com pião de 22 dentes e coroa de até 67 dentes.

Artigo 29º – Categorias Sprinter e Master:

I O motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2012 fornecidos pela RBC:

a) Pinhão com 10 (dez) dentes;

b) Mesa;



- c) Escapamento fornecido pela RBC.
- d) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria. Proibido o uso invertido.
- e) Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador, com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0mm, e com medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,0mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, conforme RNK 2012.
- f) Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas seguintes: NGK B9 EGV, NGK B10 EGV, BOSH W07 CS, NGK BR9EG e NGK BR10EG.
- g) Chassis – exclusivamente homologado, com eixo 50,0mm para a categoria Sprinter e 40,0 mm ou 50,0 mm para a Master, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- h) Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo de 155 kg para a categoria Sprinter e de 170 kg para a categoria Master.
- l) – Relação com pião de 10 dentes e coroa de:
- Até 76 dentes para a categoria Master
 - Até 75 dentes para a categoria sprinter.
- J) - Identificação - colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choques traseiro e nas carenagens laterais, conforme segue:
- PK - Fundo preto e numeração branca.
 - PGK - Fundo amarelo com numeração preta.
 - PSKB - Fundo azul com numeração amarela.
 - PSKA - Fundo amarelo com numeração azul.

Artigo 30º – Da categoria Super F 4

I - O motor será Honda GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:

- a) Escapamento;
- b) Carburador;
- c) Filtro;
- d) Vela;

II - Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria. Proibido o uso invertido.

III - Será permitida a utilização do pára-choque traseiro de metal, desde que o mesmo proteja os pneus traseiros por completo da mesma forma que os homologados.



IV - Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

V - Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 183 kg.

VI - Identificação – colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choque traseiro e nas carenagens laterais, fundo branco com numeração vermelha.

VII – Relação com pião de 13 dentes, passo 428 de moto e coroa de até 41 dentes.

Artigo 31ª - Da categoria Junior Menor:

I - MOTOR será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, fornecido e sorteado pela RBC.

II - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizadas somente uma das seguintes: NGK B9EGV, NGK B10 EGV, BOSCH W07 CS, NGK BR10EG

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV – RODAS - Deverão ser homologadas CBA para a categoria. Proibido o uso invertido

V - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 13,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante

VI - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser aquela especificada na ficha de homologação do motor, sem trabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

VIII - JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

IX- PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

X - No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

XI - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 72 dentes;

XII - CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. O cubo da roda dianteira deverá ter o



comprimento de 75 ou 90 mm (± 1 mm) e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90mm (± 1 mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XIII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 135 Kg.

XIV - IDENTIFICAÇÃO – colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choques traseiro e nas carenagens laterais, fundo branco e numeração vermelha.

Artigo 32º - Da Categoria Júnior:

I MOTOR – Homologado CBA, da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2012 fornecidos pela RBC: , devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados para a Categoria e fornecido e sorteado pela RBC.

II - VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas a seguir: NGK B9, EGV NGK B9ES, NGK B10 EGV, NGK BR10 EG, BOSCH W07 CS

III - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,00mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV - RODAS – Deverão ser homologadas CBA para a categoria. Proibido o uso invertido

V - FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 17,00mm, devendo apresentar a marca do fabricante;

VI - COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar e flexível de 100,00mm de comprimento máximo;

VII - ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;



VIII - JUNTAS – As junta-s de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar.

IX - PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

X - ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

XI - RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 72 dentes;

XII -CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75,00mm ou 90,00mm (\pm 1,00mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XIII - PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.

XIV IDENTIFICAÇÃO – colocada sempre na chamada “gravata” dianteira, no pára-choque traseiro e nas carenagens laterais, fundo vermelho e numeração branca.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 33º – Proibição: O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo da FAEES, órgão de apoio da Federação de Automobilismo do Estado do Espírito Santo. 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. Casos omissos com relação a prova em questão serão decididos de acordo com os comissários técnicos e ou desportivos.

CAPÍTULO IV

DAS PENALIDADES

Artigo 34 – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO.



34.1 – As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou equipe, contra participantes da mesma prova e categoria

34.2 – As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

34.3 – A reclamação deverá indicar o piloto, ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

34.4 – Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

34.5 – Um piloto ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

34.6 – Toda reclamação deverá ser feita por escrito preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado neste capítulo.

34.7 - A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

34.8 – A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

34.9 - Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

ARTIGO 35 – DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

35.1 – As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

I - Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da primeira atividade de pista.

II - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após o término do treino, tomada de tempo, warm-up ou prova, conforme o caso.



35.2 – Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

ARTIGO 36 – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Art. 36.1 – As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo: Valor da UP (Unidade Padrão 2012 R\$ 200,00)

I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS

- a) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

II – RECLAMAÇÕES TÉCNICAS

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
- b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item “a” acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item “b” acima, será entregue ao reclamado.

36.2 – As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:

- I - Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
- II - No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;
- III - 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.
- IV - A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos

DIREITO DE APELAÇÃO: Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou FAU. 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 apelar da decisão. Essa notificação e recurso deverá ser de acordo com o RNK 2012.

ARTIGO 37 – direitos de Promoção, publicidade e Divulgação:

Pertence à FAEES o direito de autorizar ou proibir a fixação, transmissão ou retransmissão por quaisquer meios ou processos, podendo transferir os mesmos para Terceiros.

ARTIGO 38 – RESULTADO: Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo primeiro – Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos a instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão “sub-júdice”. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, 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 segundo – Se a prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub-júdice”.

ARTIGO 39 – CASOS OMISSOS: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 40 - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:

O concorrente que efetuar pagamentos a FAU, ao clube ou 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 janeiro de 2012.