



**CBA – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**  
**FEPAUTO – FEDERAÇÃO PARAENSE DE AUTOMOBILISMO**  
**KCP – KART CLUB PARÁ**  
**CAMPEONATO PARAENSE DE KART**  
**REGULAMENTO 2020**

**DAS AUTORIDADES:**

- **Presidente da CBA:** Waldner Bernardo
- **Vice-Presidente da CBA:** Selma Moraes
- **Prefeito Municipal:** Pedro Coelho da Mota Filho
- **Presidente da FEPAUTO:** Fernando Jorge Maia
- **Presidente da CNK:** Pedro Sereno
- **Presidente do Kart Club Pará:** Roberto Vieira Saraiva Filho
- **Diretores de Prova:** Sergio Santiago
- **Diretor adjunto FEPAUTO:** Joaquim Martins
- **Comissário Desportivo – FEPAUTO:**
- **Comissário Desportivo – FEPAUTO:**
- **Comissário Desportivo – FEPAUTO:**
- **Comissário Técnico FEPAUTO:**
- **Diretor de Cronometragem:**
- **Serviço médico:**
- **Secretário(a):**



## SUMÁRIO

### REGULAMENTO DO CAMPEONATO PARAENSE DE KART 2020

<b>1.0 DA ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO .....</b>	<b>3</b>
<b>2.0 DAS INSCRIÇÕES .....</b>	<b>4</b>
<b>3.0 PARTICIPAÇÃO.....</b>	<b>4</b>
<b>4.0 INDUMENTÁRIA .....</b>	<b>5</b>
<b>5.0 CATEGORIAS.....</b>	<b>5</b>
<b>6.0 ASPECTOS TÉCNICOS.....</b>	<b>6</b>
<b>6.1 GERAL.....</b>	<b>6</b>
<b>6.2 REGULAMENTAÇÃO E PERMISSÕES.....</b>	<b>6</b>
<b>6.3 PESO.....</b>	<b>6</b>
<b>6.4 LASTRO.....</b>	<b>7</b>
<b>6.5 MOTOR F4 .....</b>	<b>7</b>
<b>6.6 TRANSMISSÃO E PROTEÇÃO DE CORRENTE .....</b>	<b>8</b>
<b>6.7 ESCAPAMENTO .....</b>	<b>8</b>
<b>6.8 PNEUS E RODAS .....</b>	<b>8</b>
<b>6.9 CHASSI .....</b>	<b>9</b>
<b>6.10 EIXO .....</b>	<b>10</b>
<b>6.11 FREIOS.....</b>	<b>10</b>
<b>6.12 DIREÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>6.13 CARRENAGENS, PÁRA-CHOQUE TRASEIRO, ASSOALHO E SUSPENSÃO</b>	<b>11</b>
<b>6.14 TANQUE DE COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO .....</b>	<b>12</b>
<b>6.15 VISTORIA.....</b>	<b>13</b>
<b>6.16 NUMERAÇÃO DOS KART .....</b>	<b>13</b>
<b>7.0 TOMADA DE TEMPO.....</b>	<b>13</b>
<b>8.0 FORMAÇÃO DO “GRID” DE LARGADA.....</b>	<b>14</b>
<b>9.0 LARGADA DA PROVA .....</b>	<b>15</b>
<b>10.0 ACESSO À PISTA.....</b>	<b>17</b>
<b>11.0 CRITÉRIOS DE ULTRAPASSAGEM.....</b>	<b>18</b>
<b>12.0 CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO .....</b>	<b>18</b>
<b>13.0 DAS PENALIZAÇÕES E RECLAMAÇÕES .....</b>	<b>20</b>
<b>14.0 CALENDÁRIO E HORARIOS.....</b>	<b>23</b>
<b>15.0 DAS RESPONSABILIDADES .....</b>	<b>24</b>



## 1.0 DA ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

- 1.1 Será regida por este Regulamento Particular, pelo Regulamento Nacional de Kart - RNK/CBA 2020, pelo Código Desportivo do Automobilismo - CDA/CBA 2020 e pelo Código Desportivo Internacional - CDI/FIA 2020, nesta ordem, este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional;
- 1.2 O CAMPEONATO PARAENSE, será organizado pelo KCP – KART CLUB PARÁ com supervisão da Federação de Paraense de Automobilismo – FEPAUTO;
- 1.3 O CAMPEONATO PARAENSE DE KART 2020 será composto no total de 06 (seis) etapas;
- 1.4 As autoridades da prova são os Comissários Desportivos, o Diretor de Prova, o Diretor Adjunto, os Comissários Técnicos, e os Oficiais de Competição, designados pela Federação Paraense Automobilismo - FEPAUTO ou pelo KCP, serão identificados por credenciais/uniformes fornecidos pelas Federações a que pertencem;
- 1.5 A disputa deste Campeonato será aberta a todos os pilotos de karts, devidamente inscritos na FEDERAÇÃO PARAENSE DE AUTOMOBILISMO - FEPAUTO, e portadores da Cédula Desportiva Nacional 2020, emitida pela CBA 2020;
- 1.6 Os pilotos poderão participar de categorias imediatamente superiores à sua graduação emitida pela CBA desde que tenha no mínimo de experiência e estejam no último ano de sua categoria atual, ou seja, o piloto deverá ter participado efetivamente de um campeonato e ter sido submetido a uma avaliação. Os promotores do evento, juntamente com a FEPAUTO, somente promoverão uma categoria, quando o número de pilotos inscritos for de no mínimo três, podendo, a critério do promotor, esta categoria ser concatenada a outra, sendo mantidas as classificações e pontuações em separado, não sendo aceitas reclamações ou impugnações a esta decisão;
- 1.7 Para informações, comunicados e esclarecimentos adicionais a este regulamento utilizar o endereço eletrônico [castanhalkartclub@gmail.com](mailto:castanhalkartclub@gmail.com), Contato Telefônico – (91) 98145-9993.



## **2.0 DAS INSCRIÇÕES**

- 2.1 As inscrições serão efetuadas por piloto;
- 2.2 Em hipótese alguma o valor da inscrição será devolvido;
- 2.3 A inscrição somente estará concluída, quando forem obedecidas as seguintes situações:
  - 2.3.1 Ficha de Inscrição da Prova;
  - 2.3.2 Taxa de Inscrição paga;
  - 2.3.3 Cédula Desportiva Nacional do ano corrente;
  - 2.3.4 Pagamento de outras despesas para a etapa correspondente, a ser determinada pelos Promotores de Prova;
  - 2.3.5 Pagamento de 1 (um) jogo de pneu vermelho;
  - 2.3.6 O jogo de pneu de chuva será livre;
  - 2.3.7 Termo de Responsabilidade assinado;
  - 2.3.8 Todas as Taxas de Mensalidades do KCP pagas.
- 2.4 As inscrições deverão ser pagas até no máximo Sábado até as 12:00h, sendo definido o valor da inscrição após confirmação do número de participantes.

## **3.0 PARTICIPAÇÃO**

- 3.1 Somente poderão participar de competições de kart, pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade, com exceção de pilotos estrangeiros devidamente autorizados pelas ASN (s) de origem, e somente para os eventos abertos a concorrente de outros países;
- 3.2 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;
- 3.3 Para que os pilotos possam ser considerados devidamente inscritos, eles deverão assinar o Termo de Responsabilidade da Ficha de Inscrição da Prova – FIP, junto a Secretaria de Prova.



#### **4.0 INDUMENTÁRIA**

- 4.1 Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição;
- 4.2 Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar bala clava, sendo que o cabelo e barba devem ser mantidos dentro da balaclava. Aos demais é facultativo seu uso;
- 4.3 A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores;
- 4.4 Em caso de chuva poderá usar sobre viseira giratória, mantendo a viseira original;
- 4.5 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;
- 4.6 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;
- 4.7 A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou quando for solicitada;
- 4.8 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.

#### **5.0 CATEGORIAS**

- 5.1 A Fórmula F4 aberta a todos os pilotos, dependendo do grid, poderá ser dividida em F4 Graduados, F4 Sênior e F4 Novatos;
- 5.2 Pilotos iniciantes obrigatoriamente serão inscritos na categoria F4 Novatos;
- 5.3 A Categoria F4 Sênior será destinada àqueles pilotos cuja data de nascimento seja anterior a 1975 e que não apresentam índice técnico e/ou critérios para integrarem a categoria Graduados, ou àqueles que já integraram a Categoria Graduados, mas atendem a faixa etária desta Categoria;
- 5.4 A Categoria F4 Graduados será destinada aos pilotos credenciados pelo índice técnico, campeões e vice-campeões de categorias anteriores independente da data de nascimento e/ou que foram avaliados pelo Conselho Desportivo e aprovados tecnicamente para a sua participação nesta Categoria;



## 5.5 PROMOÇÃO DE CATEGORIAS

- 5.5.1 Na categoria F4 Novato, a promoção será exclusivamente por inclusão como iniciante no kart;
- 5.5.2 Na categoria F4 Graduado, a promoção será através da categoria F4 Novato, no fim do campeonato subindo obrigatoriamente os 2 (Dois) primeiros colocados da Categoria Novatos. Pilotos nascidos antes de 1985, fica liberado solicitação ao Conselho Desportivo a escolha da sua categoria, passando por uma análise e sujeita à aprovação.

## 6.0 ASPECTOS TÉCNICOS

- 6.1 Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento é expressamente proibido e, sendo assim, todos os itens omissos neste Regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais;
- 6.2 É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart;

### 6.3 PESO

- 6.3.1 Os pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos Comissários Técnicos. Ao término da prova, Tomada de Tempo ou Bateria. O kart será pesado em ordem de marcha, assim as Categorias F4 Novatos, Sênior e Graduados terão como peso mínimo – **183 Kg**;
- 6.3.2 Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado, salvo disposição em contrário. Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria;
- 6.3.3 A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempo, perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação. Ele poderá, porém, desprezar esse resultado, conforme estabelecido no Regulamento da competição para descarte de pontos;
- 6.3.4 Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções;



## 6.4 LASTRO

- 6.4.1 Quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra porca, ou porcas de auto travamento. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica, e deverá ser lacrado;
- 6.4.2 Em todas as categorias fica livre a movimentação de peso para tomada de tempo e a cada bateria, sempre se observando o peso mínimo estabelecido;

## 6.5 MOTOR F4

- 6.5.1 O motor será o **Honda GX 390**, 18 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização bomba de combustível, embreagem de **13 (treze) dentes** centrífuga, escapamento padrão e mesa, lacrado pela empresa RBC – Preparações de Motores;
- 6.5.2 Não é permitido qualquer alteração na vela original do motor que deverá ser a **NGK BPR6ES**;
- 6.5.3 Qualquer lacre do motor e carburador que estiver rompido ou vela fora das especificações implicará na desclassificação do competidor;
- 6.5.4 Os motores serão sorteados sempre aos Sábados anteriores às provas, na presença de representantes das equipes e/ou de pilotos presentes;
- 6.5.5 Haverá um Warm Up para teste dos motores sorteados, logo após ao sorteio, iniciando às 14:00 h, com duração total de 1 (uma) hora. Cada categoria terá duas saídas de 15 (quinze) minutos intercalada por intervalos de 15 (minutos);
- 6.5.6 As Categorias F4 Novatos e Sênior farão Warm Up simultâneo e a Graduados o fará em separado;
- 6.5.7 Cada piloto, por sua opção, terá direito à 1 (uma) troca livre entre os motores não sorteados, caso aquele sorteado apresente alguma anomalia. Havendo a opção do piloto por nova troca dentro do tempo designado para o Warm Up de sua categoria poderão ser feitas novas trocas, mas com perda de 3 (três) posições na Tomada de Tempo, sucessivamente a cada troca limitada à 3 (três) trocas, dentro do tempo disponibilizado de teste de motores;



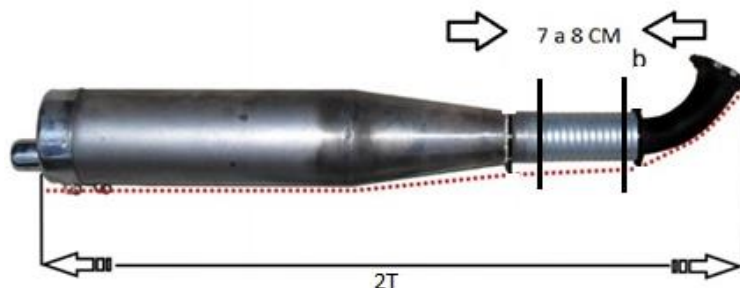


## 6.6 TRANSMISSÃO E PROTEÇÃO DE CORRENTE

- 6.6.1 A Categoria F4 o conjunto pinhão/embreagem será de **13 (treze) dentes** com somente patins de aço, corrente de **passo 428**, coroa número **40 (quarenta) dentes**, atuando nas rodas traseiras;
- 6.6.2 O uso de protetores de corrente será obrigatório. O protetor da corrente e da coroa poderá ser em couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos;
- 6.6.3 Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente e demais partes do motor. O uso da esponja fixa do protetor da corrente é permitido para todas as categorias, desde que bem fixada ao mesmo, com a utilização de cinta plástica;

## 6.7 ESCAPAMENTO

- 6.7.1 Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases, que estão em posse do Clube, sendo entregue junto com o motor;
- 6.7.2 O flexível deverá ter 12 cm de comprimento. Após encaixado no coletor do motor e no escapamento, a parte visível do flexível deverá ter no mínimo 7 cm e no máximo 8 cm para a Categoria F4;



Obs.: Será utilizada a “trena” como ferramenta de medição.

## 6.8 PNEUS E RODAS

- 6.8.1 Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões;
- 6.8.2 Será usado 1 (um) Jogo de Pneu MG Vermelho HZ para cada 2 (duas) Etapas, com códigos de barras. No ato da entrega dos pneus pelos comissários será anotado o código de barras e na vistoria será conferido o código de barras, caso os códigos sejam divergentes o piloto será desclassificado, sem direito a reclamações;





Na hipótese de indisponibilidade de fornecimento pelo fornecedor MG poderá ser, excepcionalmente, utilizado o pneu vermelho equivalente de outro fabricante, inclusive para treino;

- 6.8.3 Os Jogos de pneus devem ser entregues em sacolas para que Fiscal Técnico possa lacrar, sendo de preferência que fique os pneus encaixados em suas rodas de corrida;
- 6.8.4 Os pneus somente poderão ser inflados com Ar Comprimido;
- 6.8.5 Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus. Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e ela será para todos os pilotos, sem exceção;
- 6.8.6 Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial;
- 6.8.7 Os pneus deverão ser montados em local pré-determinado;
- 6.8.8 A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas auto-travantes;
- 6.8.9 Caso o piloto não tenha participado da etapa inicial de cada jogo de pneus será obrigatório a equalização de desgaste (queima de pneus), para a segunda etapa dos mesmos fixada em **40 (quarenta) voltas** ou ao número de voltas cumprido na etapa anterior, caso por algum motivo não tenha sido completada as voltas regulamentares previstas para cada categoria;
- 6.8.10 Durante a Queima de Pneus ficam estabelecidos abaixo, os tempos mínimos de volta para cada Categoria, os quais se não atingidos terão voltas adicionais acrescidas pela Direção de Prova para alcance da equalização pretendida:

Categoria F4 Graduados – **45 segundos**;  
Categoria F4 Novatos e Sênior – **45,5 segundos**;

## 6.9 CHASSI

- 6.9.1 Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA, CIK/CBA e/ou pela CBA, para todas as categorias;
- 6.9.2 As rodas deverão ser homologadas, devidamente identificadas com a marca do fabricante, com ou sem parafusos;
- 6.9.3 O uso de protetores de corrente será obrigatório. O protetor da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma



esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame;

6.9.4 Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart;

6.9.5 Será permitida a utilização de somente uma bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi;

6.9.6 Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica;

6.9.7 Permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA;

6.9.8 Cada piloto poderá utilizar os chassis que desejar, podendo eles serem impedidos conforme avaliação técnica e de segurança e desde que estejam entre os homologados CBA/CNK cujo ano de fabricação seja após 2012.

## 6.10 EIXO

6.10.1 O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, podendo ser intercambiável entre marcas de chassi, porém obedecendo às especificações:

- A. Diâmetro do eixo: 40 mm ou 50 mm;
- B. Comprimento do eixo: 1060 mm no máximo;
- C. Espessura mínima da parede: 2,9 mm (Ø 40 mm) e 1,9 mm (Ø 50 mm).

6.10.2 A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 1400 mm, para as todas as categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras;

6.10.3 Cubo de Roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ( $\pm 1,0$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado;

Obs.: Será utilizada a “trena” como ferramenta de medição.

## 6.11 FREIOS

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar discos de freio ventilado e magnetizável.

## 6.12 DIREÇÃO

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.



## 6.13 CARRENAGENS, PÁRA-CHOQUE TRASEIRO, ASSOALHO E SUSPENSÃO

### 6.13.1 CARRENAGENS

- A. A carroceria deverá ser composta por duas carenagens laterais, uma dianteira (bico) e um painel frontal (gravata), conforme homologação CBA;
- B. Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira. Permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função;
- C. Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA e das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens;
- D. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão dele. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório;

### 6.13.2 PARA-CHOQUE TRASEIRO

- A. Será obrigatória a utilização da proteção traseira, do fabricante do chassi, que cubra as rodas traseiras ou para-choque traseiro de plástico homologado CBA. É flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados;
- B. Para a categoria F4, o uso de para-choque metálico de fabricantes de chassis homologados que apresentem a marca do fabricante, implicando na obrigatoriedade de uso da barra traseira;
- C. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento,



para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do Diretor de Prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que de cujo kart a proteção traseira soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar ou cair. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório;

### 6.13.3 ASSOALHO

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos adicionais não originais deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

### 6.13.4 SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

## 6.14 TANQUE DE COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

6.14.1 O tanque de combustível deverá ser central, original do chassi, porém é permitido a intercambialidade entre fabricantes, de material plástico, translúcido e com capacidade de até 10 (dez) litros, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes. **Será permitido colocar adesivos apenas nas laterais do tanque de combustível.** O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem;

6.14.2 Proibido o uso de combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, sendo empregado em todas as categorias Gasolina Comum ou equivalente;

6.14.3 Proibido transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;



- 6.14.4 Proibida a permanência de qualquer pessoa além da Direção de Prova, da Comissão Técnica e da Comissão Desportiva na área de abastecimento;
- 6.14.5 Fica proibido o reabastecimento para as categorias F4;
- 6.14.6 Fica proibido retornar com o kart ao box, após este ter sido abastecido.

## 6.15 VISTORIA

- 6.15.1 Antes do Abastecimento será feito uma inspeção nos tanques para assegurar que os mesmos estão vazios. Uma evidência dessa inspeção deverá ser providenciada pela Comissão Técnica;
- 6.15.2 Antes da Tomada de Tempo de cada categorias (Novatos, Graduados e Sênior) será realizada além da pesagem e inspeção dimensional de rotina (largura total, eixos, escape e outros), em todos os competidores de cada bateria, bem como vela, lacres e pesagem do conjunto kart/piloto. Caso seja encontrado qualquer irregularidade, o piloto será desclassificado da etapa, não podendo ser esta considerada para descarte de pontos;
- 6.15.3 Antes de cada bateria será feito nova vistoria como a indicada no item 6.15.2 acrescida de fixação dos lastros;
- 6.15.4 Após o término de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição da Comissão Técnica para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados das baterias;
- 6.15.5 Após o término de cada bateria, na área destinada à Vistoria Técnica, somente a presença do piloto será permitida, sendo proibida a permanência de preparadores, mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada;
- 6.15.6 Ao término de cada bateria das categorias (Novatos, Graduados e Sênior) será realizada além da pesagem e inspeção dimensional de rotina, uma vistoria completa pela Comissão Técnica, nos mesmos moldes descritos no item 6.15.2, podendo ser acrescentados novos itens de inspeção, aos **5 (cinco)** primeiros colocados destas baterias. Caso seja encontrado qualquer irregularidade, o piloto será desclassificado da etapa, não podendo ser esta considerada para descarte de pontos;
- 6.15.7 Ao final da prova será feito uma vistoria aleatória sobre o combustível, a qual sorteará **1 (uma)** amostra entre os **5 (cinco)** primeiros colocados e **1 (uma)** amostra de qualquer kart do grid de cada categoria. Caso seja constatado irregularidade na densidade em relação ao combustível fornecido para a etapa, o piloto será desclassificado da etapa e estará sujeito a penalização pela FEPAUTO e multa pela Clube organizador.

## 6.16 NUMERAÇÃO DOS KARTS

- 6.16.1 A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, no centro da proteção traseira, e nas carenagens laterais. Na parte





traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor **amarela**, com números de 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta. Nas carenagens laterais as medidas devem ser 150mm de altura por 120mm de comprimento. Na Categoria F4 Sênior, o fundo das placas de numeração será **branco**, para diferenciar da Categoria F4 Novatos que poderão correr juntas, caso o quórum do grid seja inferior à **6 (seis)** pilotos;

6.16.2 Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta:

- A. **F4G** – F4 GRADUADO
- B. **F4S** – F4 SÊNIOR
- C. **F4N** – F4 NOVATOS

6.16.3 Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões);

6.16.4 Ficará obrigatoriamente reservado para uso do organizador, dois espaços com as dimensões mínimas de 200X50mm, na carroceria, em lugar visível.

## 7.0 TOMADA DE TEMPO

- 7.1 A ordem de saída para a tomada de tempo será determinada por horário fornecido pelo KCP, seja ela cronometrada manualmente, por célula fotoelétrica ou por sensores;
- 7.2 Para a tomada de tempo, os karts deverão ser conduzidos ao Parque de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido a quantidade de 9 (nove) litros por competidor;
- 7.3 Se a cronometragem for realizada por sensores, estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem frontal central e em posição vertical. Esta instalação será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s). A fixação do sensor será de responsabilidade da equipe;
- 7.4 Se a cronometragem for realizada manualmente, cada kart efetuará no mínimo duas voltas completas pelo circuito, devidamente cronometradas. Será considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo). A tomada de tempo será feita individualmente ou por grupos de dois, três, ou quatro karts de cada vez. Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, os pilotos inscritos poderão ser divididos por categoria. Essas categorias tomarão tempo em sessões de treinos com no máximo 10 minutos de duração;
- 7.5 O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no momento determinado pelos Comissários Desportivos, ou se durante ela, por avaria mecânica não puder



conclui-la, perderá o direito de fazer nova tentativa, devendo largar no final do “grid”;

7.6 O conjunto piloto / kart somente poderá ser empurrado para o funcionamento do motor, até a sinalização (cones, faixa etc.) por volta dos 50 metros, medida a partir da saída do Parque Fechado, onde se entenderá como iniciada a tomada de tempo;

7.7 Em caso de empate no melhor tempo será considerado aquele que tiver ocorrido primeiro.

## **8.0 FORMAÇÃO DO “GRID” DE LARGADA**

8.1 O “grid” de largada será determinado pelo resultado da tomada de tempo de todos os concorrentes. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado;

8.2 O “grid” será determinado pelo Regulamento da competição, podendo ser baseado no resultado da Tomada de Tempo ou por sorteio, caso por algum motivo a Tomada de Tempo não pôde ter sido realizada. Somente o pole position poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista, caso queira mudar a posição sugerida pela Direção de Prova. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova 30 minutos antes da formação do Grid;

8.3 Se numa Categoria não houver o número suficiente de karts para a formação do “grid”, ficará a critério dos Comissários Desportivos o agrupamento dessa Categoria com outra. A classificação e a pontuação no Campeonato serão em separado. Da decisão tomada pelos Comissários Desportivos na escolha das categorias a serem agrupadas, não caberá recurso;

8.4 Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do “grid” de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos;

8.5 Para o Campeonatos Paraense de Kart será exigido um número mínimo de quatro karts para a largada da primeira bateria e de três karts para a segunda. Se não houver número suficiente de karts para a continuação das baterias, valerão somente aquelas já realizadas. Nesse caso, serão desconsiderados os possíveis descartes previstos no Regulamento, ou a critério dos Comissários Desportivos;

8.6 O kart levado ao Parque Fechado para abastecimento não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizada pelo Comissário Técnico;

8.7 Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts deverão se manter em “Regime de Parque Fechado” (ou seja, será proibida qualquer manutenção);

8.8 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 de Manutenção. O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completados 25% do número de voltas previstas para a bateria ou prova.





## 9.0 LARGADA DA PROVA

- 9.1 Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada. 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 5 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;
- 9.2 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, deverá ser penalizado por queima de largada de 3 (três) à 5 (cinco) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado de 5 (cinco) à 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 10 e 30 Km/h;
- 9.3 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 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” em nenhum momento;
- 9.4 Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada;
- 9.5 No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa “Time Pênalti” acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a 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;
- 9.6 A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada;



9.7 O “grid” da primeira bateria será determinado pela tomada de tempo, e o da segunda bateria, com base no resultado da bateria anterior, invertendo-se a colocação dos 5 primeiros lugares, assim o 1º será 5º, o 2º será 4º, o 3º permanece, o 4º será 2º, o 5º será 1º, e o demais do 6º em diante largarão nas posições de chegada na primeira bateria;

9.8 A Duração das Provas para todas as Categorias F4 será de **15 (quinze) voltas**.

## 10.0 ACESSO À PISTA

10.1 Cada conjunto piloto / kart poderá ser acompanhado na pista por auxiliar, sendo que cada equipe proverá uniforme (camisa) identificando os mesmos com cores e / ou números diferentes em cada Categoria e, somente um por kart. Nesse caso, o(s) auxiliar(es) identificado(s) terá(ão) a obrigação de assistir qualquer kart que necessite ou em condição de risco e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro auxiliar, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) auxiliar(es) representar(em);

10.2 No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no “grid” de largada, de mais um auxiliar para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os auxiliares que estiverem trajando os uniformes fornecidos por suas equipes e autorizados pela Direção de Prova. Estes auxiliares deverão estar em local determinado pelo Diretor de Prova, identificados e protegidos;

10.3 Será proibida a permanência na pista, de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal. Deverão permanecer nos boxes, 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;

10.4 Somente terão acesso à pista as Ambulâncias e os Veículos de Serviço. Esses veículos somente poderão adentrar à pista após autorização expressa do Diretor de Prova;

10.5 Os serviços de Resgate (Atendimento de Saúde, Primeiros Socorros e Bombeiros) deverá ser executado por pessoal qualificado, formalmente habilitado, treinado e, homologado pela Organização.



## 11.0 CRITÉRIOS DE ULTRAPASSAGENS

### 11.1 DEFESA DE POSIÇÃO

11.1.1 A defesa de posição somente poderá ser feita **1 (uma)** mudança de posição (linha) de defesa para o kart que estiver em posição de ser ultrapassado, sob pena de punição pelo Diretor de Prova;

11.1.2 O kart que estiver sendo ultrapassado deve deixar espaço suficiente a **1 (um)** kart que o estiver ultrapassando, sob pena de punição pelo Diretor de Prova.

**Observação:** As punições serão definidas ao critério do Diretor de Prova.

## 12.0 CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

### 12.1 CLASSIFICAÇÃO

12.1.1 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;

12.1.2 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;

12.1.3 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;

12.1.4 A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

### 12.2 PONTUAÇÃO

12.2.1 O piloto de sua categoria que obtiver a pole position terá direito a 1 (um) ponto;

12.2.2 O piloto de sua Categoria que obtiver a melhor volta na etapa, terá direito a 1 (um) ponto, somente após ativação do sistema de cronometragem;



### 12.2.3 Pontuações das Baterias:

1º - 11 PONTOS	4º - 07 PONTOS	7º - 04 PONTOS	10º - 01 PONTO
2º - 09 PONTOS	5º - 06 PONTOS	8º - 03 PONTOS	
3º - 08 PONTOS	6º - 05 PONTOS	9º - 02 PONTOS	

### 12.2.4 Critério de Pontuação: Exemplo

POSIÇÃO	BATERIA 01	BATERIA 02	POLE	MELHOR VOLTA	SOMA	CLASSIF.	TOTAL
1º	11 PONTOS	11 PONTOS	1 PONTO	1 PONTO	22 PONTOS	11 PONTOS	13 PONTOS
2º	9 PONTOS	9 PONTOS			18 PONTOS	9 PONTOS	9 PONTOS
3º	8 PONTOS	8 PONTOS			16 PONTOS	8 PONTOS	8 PONTOS

12.2.5 Haverá o descarte de **1 (uma)** das piores Etapas, havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la;

12.2.6 Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão.

## 12.3 CAMPEÃO E VICE-CAMPEÃO DE 2020

12.3.1 Os Pilotos de suas Categorias que obtiverem as duas maiores pontuações no final das Etapas, incluindo o seu descarte obrigatório realizado;

12.3.2 Em caso de empate no campeonato os critérios de desempate serão:

- A. Maior número de vitórias;
- B. Maior número de pole positions;
- C. Maior número de resultados decrescentes;

12.3.3 Os dois primeiros colocados das Categoria Novatos, obrigatoriamente deverão subir para a Categoria Graduados no Campeonato do ano seguinte;

## 12.4 PREMIAÇÃO

12.4.1 Deverão ser premiados os pilotos classificados do 1º aos 5º lugares de todas as Categorias em disputa numa Prova, com Troféus ou Taças condizentes. Quaisquer premiações suplementares ficarão a critério da Organização do evento.



## 13.0 DAS PENALIDADES E RECLAMAÇÕES

### 13.1 INFRAÇÃO

13.1.1 Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

- A. Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FEPAUTO ou às autoridades da prova;
- B. Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, convidados do piloto concorrente, implicarão em penalidade ao piloto responsável e/ou infrator;
- C. O uso de bebida alcoólica, comportamento inadequado e palavras de baixo calão ficam proibidas e passíveis de punição e/ou aplicação de multa pelo Diretor de Prova;

13.1.2 O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FEPAUTO, 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.

### 13.2 PENALIDADES:

13.2.1 Todas as infrações contra o CDA, a este Regulamento, aos Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos de Kart, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades ao piloto:

13.2.2 Advertência:

- A. Sinalizada;
- B. Verbal;
- C. Escrita.

13.2.3 Perda de posição no “grid”;

13.2.4 Acréscimo no tempo total;

13.2.5 Perda de volta;

13.2.6 Perda de posição na ordem de chegada;

13.2.7 Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;

13.2.8 Multa (independentemente de outras sanções);

13.2.9 Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova;



13.2.10 Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;

13.2.11 Desclassificação da Tomada de Tempo / Bateria / Prova.

### 13.3 DAS RECLAMAÇÕES

13.3.1 Os recursos desportivos e técnicos à Comissão Disciplinar também deverão ser acompanhados da taxa correspondente UPs;

13.3.2 As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou concorrente, desde que conste na ficha de inscrição, contra participantes da mesma prova e categoria;

13.3.3 As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução;

13.3.4 A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra a qual está sendo impetrada a reclamação;

13.3.5 Reclamação Desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes, envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação;

13.3.6 Um piloto ou concorrente que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto forem os competidores implicados na ação;

13.3.7 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;

13.3.8 A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FEPAUTO;

13.3.9 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;

13.3.10 Na ausência do Diretor de Prova ou do Adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos Comissários Desportivos ou à Secretaria de Prova;

13.3.11 As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

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





- B. 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;
- 13.3.12 Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos Comissários Desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível;
- 13.3.13 As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:
- A. PAGAMENTO DE 1(UMA) INSCRIÇÃO;
  - B. Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
  - C. Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder do KART CLUB PARÁ.
- 13.3.14 As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:
- A. Em se tratando de uma reclamação técnica, o kart do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;
  - B. No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização deles;
  - C. 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;
  - D. A CBA, FEPAUTO ou KART CLUB PARÁ devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.
- 13.4 Todo concorrente terá o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma Prova, perante a CBA, FEPAUTO ou KART CLUB PARÁ. 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 CDA 2020.





## 14.0 CALENDÁRIO E HORARIOS

### 14.1 CALENDÁRIO:

- 1ª. ETAPA - 28 DE JUNHO DE 2020
- 2ª. ETAPA - 19 DE JULHO DE 2020
- 3ª. ETAPA - 16 DE AGOSTO DE 2020
- 4ª. ETAPA - 13 DE SETEMBRO DE 2020
- 5ª. ETAPA - 25 DE OUTUBRO DE 2020
- 6ª. ETAPA - 29 DE NOVEMBRO DE 2020

14.1.1 O número de etapas permanecerá inalterado, sendo que qualquer adição de nova prova ou qualquer cancelamento de etapa, só poderá ser efetivada pela FEDERAÇÃO PARAENSE DE AUTOMOBILISMO - FEPAUTO, e desde que seja constatado justificativa plausível ou força maior, com prazo mínimo de **15 (quinze)** dias de antecedência;

### 14.2 HORÁRIO

14.2.1 Os Horários de cada etapa, definidos pelo Diretor de Prova, serão rigorosamente seguidos, não cabendo ao piloto qualquer reclamação junto a direção por atraso;

14.2.2 Horários no Domingo encontram-se detalhado a seguir:

EVENTO	HORÁRIO	DURAÇÃO
Abastecimento	8:00 até 9:00 h	1 Hora
Warm Up F4 Geral	9:10 até 9:20 h	10 Minutos
Tomada F4N e F4S	9:30 até 9:40 h	10 Minutos
Tomada F4G	9:40 até 9:50 h	10 Minutos
1ª Bateria F4N e F4S	10:00 h	Sequencial
1ª Bateria F4G	XX:XX	Sequencial
2ª Bateria F4N e F4S	XX:XX	Sequencial
2ª Bateria F4G	XX:XX	Sequencial
Pódio	XX:XX	Sequencial



## 15.0 DAS RESPONSABILIDADES

15.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO-CBA, as Federações, os Clubes e os Patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele que as tenha cometido ou de seu responsável legal.

CASTANHAL PARÁ, 26 DE MAIO DE 2020.

Fernando Jorge Maia – Presidente da FEPAUTO

Luiz Keiji Harima - Organização - Kart Club Pará