



# ***I COPA BAMAQ DE KART***

## **REGULAMENTO GERAL**

### **CAPÍTULO I**

#### **DO REGULAMENTO DESPORTIVO**

##### **SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DA SUPERVISÃO, DO CALENDÁRIO, DAS CATEGORIAS E DA REALIZAÇÃO DO CAMPEONATO**

**Artigo 1º – Organização e Supervisão:** A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA fará realizar, no Kartódromo RBC Racing, em Vespasiano, a disputa fechada denominada ***I COPA BAMAQ DE KART***, com organização do **AUTOMÓVEL CLUBE DE BELO HORIZONTE - ACBH**, sob a supervisão do **CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2018 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA**, no **REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2018 – RNK**, e neste regulamento.

**Artigo 2º – Calendário:** As provas da ***I COPA BAMAQ DE KART*** serão realizadas nos mesmos eventos do Campeonato Mineiro de Kart 2018 e da Taça Minas Gerais de Kart 2018.

- I Primeiro Turno:
  - a) 1º evento – 1ª e 2ª provas – 20 de abril;
  - b) 2º evento – 3ª e 4ª provas – 18 de maio;
  - c) 3º evento – 5ª e 6ª provas – 22 de junho;
- II Segundo Turno:
  - a) 4º evento – 7ª e 8ª provas – 10 de agosto;
  - b) 5º evento – 9ª e 10ª provas – 21 de setembro;
- III Terceiro Turno:
  - a) 6º evento – 11ª e 12ª provas – 02 de novembro;
  - b) 7º evento – 13ª e 14ª provas – 07 de dezembro;

**Artigo 3º – Categoria e pilotos admitidos:** A categoria única em disputa na competição será denominada **FÓRMULA 4 CARENADA**.

Parágrafo primeiro: Serão admitidos exclusivamente como pilotos, os clientes da **BAMAQ Automóveis** e da **Porsche Center BH**, que nunca tiverem participado de competições oficiais de kart, exceto Kart Indoor, convidados pela direção de uma das duas empresas.

Parágrafo segundo: Os pilotos convidados deverão ter idade superior a 16 aos completos. Os pilotos com idade entre 16 e 18 anos incompletos deverão apresentar autorização de seus responsáveis legais com firma reconhecida em cartório.

Parágrafo terceiro: Os pilotos deverão ter solicitados suas filiações junto à **Confederação Brasileira de Automobilismo**, nas categorias **PNK – Piloto Novato de Kart** ou **PSK B – Piloto Sênior de Kart B**.

Parágrafo quarto: Será admitida a participação de duplas de pilotos competindo em um mesmo kart. Nesse caso, cada integrante da dupla deverá participar de uma das provas do evento. A pontuação será atribuída a ambos os pilotos, assim como eventuais infrações cometidas por um dos pilotos resultarão em penalidades para os dois integrantes da dupla, exceto no caso de multa.

## SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES, E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS KARTS COMPLETOS

**Artigo 4º – Inscrições:** As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova nas sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento.

- I O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:
  - a) Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2018 para a modalidade Kart;
  - b) Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada um dos eventos previstos;
  - c) Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao promotor do evento, da taxa para participação em todo o torneio, no valor definido na apresentação dos eventos, realizada no dia 17 de janeiro passado, que passa a fazer parte do presente regulamento.
- II Não haverá devolução dos valores pagos antecipadamente, independentemente do motivo que o piloto venha alegar. Será admitida a substituição do piloto, desde que solicitada previamente, e no máximo até 15 dias antes do 4º evento.

**Artigo 5º – Equipamentos:**

- I Os completos, karts utilizados serão de propriedade dos promotores da **I COPA BAMAQ DE KART** com chassis, motores, pneus e acessórios estritamente iguais.
- II Os motores serão preparados e equalizados pela RBC Preparações de Motores, com o uso de dinamômetros.
- III Os conjuntos chassis/motor serão testados e equalizados por pilotos e técnicos da equipe RM Motorsports.
- IV Os pilotos não poderão intervir na escolha de acertos, calibragem e etc dos karts. Somente poderão reportar aos respectivos técnicos, responsáveis por cada kart, as deficiências apuradas para que as mesmas sejam sanadas.
- V Somente poderão ser utilizados nos eventos, os equipamentos fornecidos pelos promotores da **I COPA BAMAQ DE KART**, sendo vetado o uso de quaisquer outro equipamento ou acessório.
- VI O piloto é o único responsável pelo equipamento a ele fornecido. Todos os danos causados ao equipamento, de qualquer natureza, ocorridos nas disputas e no decorrer da competição deverão ser restituídos (indenizados) aos promotores, integralmente, em conformidade com a tabela definida pelos mesmos.

## SEÇÃO III – DO BRIEFING E DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

**Artigo 6º – Briefing:** Será realizado um briefing antes da tomada de tempo, conforme programação constante do quadro dos horários oficiais de cada evento. A presença será obrigatória, e o piloto que se ausentar, sem apresentar uma justificativa plausível ao Diretor de Prova, será punido conforme prevê o CDA 2019.

**Artigo 7º – 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 boa condição de transparência, e homologado CBA/ CIK/FIA, no seu prazo de validade.
- II macacão homologado CBA, CIK, ou CIK/CBA, no seu prazo de validade, 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 aconselhável;
- V Sapatinha de competição ou tênis de cano alto;

## SEÇÃO IV – DA SINALIZAÇÃO

**Artigo 8º – Bandeiras:**

- I Bandeira quadriculada verde e amarela – Indicar o início da prova (largada).
- II Bandeira quadriculada preta e branca – Determinará o final da prova (chegada).
- III Bandeira vermelha – Poderá ser apresentada imóvel ou agitada.
  - a) Indicar que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao grid de largada.
  - b) Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos com as penalizações previstas neste Código.

- IV Bandeira preta e branca dividida na diagonal, formando um triângulo na cor branca e outro na cor preta – Será apresentada imóvel, acompanhada do número do kart, e indicará ao piloto que ele está sendo advertido por conduta antidesportiva;
- V Bandeira preta – Será apresentada imóvel, acompanhada do número do kart, e indicará ao piloto que ele está sendo excluído da prova e automaticamente da cronometragem. O piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado em no máximo até três voltas.
- Parágrafo único: Se o piloto não obedecer ao comando da bandeira preta, dirigindo-se ao box no máximo em até três voltas, será excluído do evento, além da punição por multa.
- VI Bandeira preta com círculo laranja – Será apresentada imóvel, acompanhada do número do kart, e indicará ao piloto que seu kart tem problemas, e que ele deverá parar na volta seguinte no parque de manutenção, para o devido reparo.
- O não atendimento à bandeira preta com círculo laranja, implicará a exclusão do conjunto piloto/veículo da prova.
  - A bandeira e a placa devem ser mostradas também para o box, de modo que a equipe do piloto possa tomar as devidas providências.
- VII Bandeira azul com “X” vermelho – Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número do kart.
- Indicará que o piloto deverá ir imediatamente para o parque fechado pelo fato do líder da prova estar se aproximando em condições de ultrapassagem. Esta bandeira só será apresentada na prova/bateria final.
  - O piloto que receber a bandeira, de acordo com o parágrafo acima fará jus a pontuação mesmo que não tenha completado 75% do tempo/voltas de prova.
- VIII Bandeira amarela – Indicará sinal de perigo, e as ultrapassagens estarão proibidas, sob pena de aplicação de penalidade em tempo no piloto infrator.
- IX Bandeira amarela com listras vermelhas – Significará falta de aderência.
- Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista terá se deteriorado subitamente na zona posterior à bandeira.
  - A utilização mais frequente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante tiver sido derramado na pista.
  - Entretanto, ela poderá ser igualmente usada para informar aos pilotos a existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar “aquaplaning” ou, após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, informar que os pilotos passarão de um piso seco para um piso molhado.
  - Nesse último caso, a apresentação da bandeira será acompanhada de uma mão elevada para o céu.
  - Nessa situação, a bandeira deverá ser apresentada por no mínimo quatro voltas, ou até o momento em que a pista estiver seca.
- X Bandeira verde – Indicará o fim de alerta.
- Será apresentada logo após o final de uma zona de perigo assinalada por uma bandeira amarela ou amarela com listras vermelhas.
  - Circunstancialmente, poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento, início de uma sessão de treino ou largada e relargada, por ordem do diretor de prova.
- XI Bandeira branca – Indicará a presença de um veículo de serviço na pista.
- XII Bandeira azul – Indicará ao piloto que ele será ultrapassado por um ou mais veículos mais rápidos.
- Quando apresentada imóvel, indicará que um veículo mais rápido se aproxima, e ele deverá estar atento para a iminente ultrapassagem;
  - Quando apresentada agitada, indicará que um veículo mais rápido está a ponto de proceder à ultrapassagem e o piloto, para quem a bandeira azul tiver sido mostrada, deverá dar passagem imediatamente, sob pena de ser punido pelos comissários desportivos.

## **SEÇÃO V – DA MANUTENÇÃO**

### **Artigo 9º – Manutenção:**

- I Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova sinalizará ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:
- Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
  - Provas – O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro – o mais distante possível da pista – e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.
- II A desobediência ao disposto na alínea a do inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK, a critério dos comissários desportivos.

- III A desobediência ao disposto nas alíneas *b* do inciso I deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- IV O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- V Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, a não ser no caso de pequenos ajustes com a carenagem e itens de segurança, desde que efetuados exclusivamente pelos mecânicos da empresa promotora da competição, e devidamente autorizados pelo Diretor de Prova.
- VI Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos chassis ou motores lacrados, essas somente poderão ser efetuadas com a devida autorização do comissário

## SEÇÃO VI – DAS CÂMERAS E DOS PATROCINADORES

**Artigo 10 – Patrocinadores:** Os concorrentes terão um espaço reservado na carenagem do kart para aplicação de propaganda de seu patrocinador. Não serão aceitas propagandas conflitantes aos patrocinadores oficiais da **I COPA BAMAQ DE KART**.

**Artigo 11 – Câmeras:** Serão permitidas. Entretanto, a fixação dos seus suportes no kart será de inteira responsabilidade dos pilotos. Será proibida a fixação de câmeras no capacete, por medida de segurança.

## SEÇÃO VII – DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM

**Artigo 12 – Utilização dos sensores da Cronometragem:**

- I Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2019.
- 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).

## SEÇÃO VII – DAS ATIVIDADES DE PISTA

**Artigo 13 – Treinos livres:** Serão realizados três treinos livres, em datas distintas que antecederão cada um dos sete eventos da competição. O calendário, a duração desses treinos, os horários, etc, serão comunicados com antecedência pelo promotor. Todos os treinos serão acompanhados por um técnico (coach) com larga experiência em pilotagem e técnicas de competição para auxiliar e esclarecer possíveis dúvidas aos participantes.

Parágrafo único: Os treinos livres serão de responsabilidade do promotor, e o corpo de oficiais de competição da Federação Mineira de Automobilismo não estará presente, ficando assim a entidade isenta de qualquer responsabilidade pelo que acontecer durante esses treinos livres.

**Artigo 14 – Tomada de Tempo:** Será realizada uma Tomada de Tempo classificatória, em sessão única de sete minutos, com a participação de todos pilotos. Caso seja inscrita uma dupla, somente um dos pilotos, por escolha própria, poderá participar dessa atividade.

Parágrafo primeiro: Todas as voltas que o piloto efetuar durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do “Grid” de Largada. Se o kart sofrer avaria mecânica, o piloto deverá retirá-lo da pista, permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo, ou seja, será proibido qualquer tipo de manutenção durante a tomada de tempo.

Parágrafo segundo: O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do mesmo pelo Comissário Técnico. Se o piloto ingressar com seu kart ao Parque Fechado de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento retido no parque fechado após a pesagem.

**Artigo 15 – Provas:** Serão disputadas em cada evento, duas provas com extensão aproximada de 20km. A definição do traçado a ser utilizado em cada evento seguirá o disposto nos regulamentos do Campeonato Mineiro de Kart 2019 e da Taça Minas Gerais de Kart 2019.

Parágrafo único: Em caso de chuva, a cada prova passará a ter como limite o tempo de 15 (quinze) minutos, independentemente do número de voltas percorridas. Se o Diretor de Prova declarar “corrida sob chuva” (pista molhada), todos os karts terão seus pneus substituídos pelos mecânicos do promotor do evento, no grid de largada, ou em local definido pelo diretor de prova, por pneus próprios a serem utilizados nessa condição.

**Artigo 16 – Largada da Prova:** Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

- I Será exigido para o momento da 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.
- II Se o diretor de prova interromper o procedimento de 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.
- III 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.
- IV Na volta de apresentação, será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo se for para recuperar sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada.
- V 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 com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova, ou de dez segundos, se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas.
- VI Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada, exceto quando ocorrer o previsto no inciso VII deste artigo.
- VII A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.
- VIII No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa *Time Penalty* (TP) acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelo Juiz de Largada.

Parágrafo único: As penalidades de *Time Penalty* deverão ser definidas no regulamento geral e/ou regulamento particular de prova de cada competição.

**Artigo 17 – Acesso à pista:** É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares.

## **SEÇÃO VII – DOS RESULTADOS, DA PONTUAÇÃO, DA BONIFICAÇÃO, DOS DESCARTES, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL, E DA PREMIAÇÃO**

**Artigo 18 – Resultados:** Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente serão considerados oficiais depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios.

**Artigo 19 – Pontuação por prova:** A pontuação em cada uma das provas de cada evento, será distinta em cada um dos três turnos. Para a definição dos melhores de cada evento, será considerada a soma dos pontos das duas provas, conforme tabelas a seguir:

I Primeiro turno – 1º, 2º e 3º eventos:

Colocação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª à 6ª provas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

II Segundo turno – 4º e 5º eventos:

Colocação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
7ª à 10ª provas	17	14	12	11	9	8	6	5	3	2

III Terceiro turno – 6º e 7º eventos:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
11ª à 14ª provas	22	18	16	14	12	10	8	6	4	2

IV 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.

- V 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 for superior a 75% (setenta e cinco por cento), e houver paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.
- VI 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 punição.

**Artigo 20 – Bonificações:** O *pole position*, o detentor melhor volta da Tomada de Tempo, receberá 1 (hum) ponto e o piloto que fizer a volta mais rápida de cada prova receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação. Só será conferido 1 (hum) ponto de *pole position* por evento.

I Em caso da disputa por dupla, somente aquele que participar da tomada de tempos fará jus a esse ponto.

Parágrafo primeiro: Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do *grid* de largada.

Parágrafo segundo: O critério de desempate no caso da melhor volta será o mesmo descrito no parágrafo primeiro deste inciso.

II Esses pontos de bonificação serão somados somente no resultado final do evento, e somente terão validade para efeito de classificação na Copa Bamaq, não sendo considerados na soma das provas e para a premiação do evento (pódio).

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

IV Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da *pole position*, mas perderá o ponto de melhor volta. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da *pole position* perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta. No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova não poderá descartar o resultado para o campeonato.

**Artigo 21 – Classificação no evento:** Os melhores de cada evento serão definidos em conformidade com a maior somatória dos pontos previstos no artigo 14.

Parágrafo único: O desempate na somatória dos pontos das duas provas de cada evento será definido em favor do piloto com melhor colocação na primeira prova do mesmo.

**Artigo 22 – Pontuação por evento:** Definida a classificação de cada evento, será atribuído a cada um dos pilotos, os pontos relativos à classificação do respectivo evento, que serão os mesmos contantes dos incisos I, II e III do artigo 14 deste regulamento, mais os eventuais pontos pela *pole-position* e/ou pela melhor volta.

**Artigo 23 – Descarte:** Haverá o descarte obrigatório dos pontos relativos às duas piores colocações na Copa Bamaq, independentemente do turno.

Parágrafo primeiro: Ao descartar o evento, o concorrente descartará, também, eventuais pontos de *pole position* e/ou de melhor volta.

Parágrafo segundo: O descarte é de evento organizado, não havendo necessidade de que o piloto tenha participado, ou mesmo se e inscrito na mesma para que possa ser descartado.

Parágrafo terceiro: Não poderá ser descartado o evento em que o piloto tiver sido excluído ou desclassificado, ou em que estiver cumprindo pena de suspensão.

Parágrafo quarto: Se o piloto bonificado for desclassificado durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da *pole position*, mas perderá o ponto de melhor volta. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da “*pole position*” perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta. No caso de exclusão da prova o piloto perderá os pontos da prova não poderá descartar o resultado para o campeonato.

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

**Artigo 24 - Classificação final:** Será declarado **Campeão da I COPA BAMAQ DE KART**, o piloto que atingir a maior soma de pontos ao final dos sete eventos competição, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-2, ou seja, das duas menores pontuações dentre todos os eventos.

Parágrafo primeiro: Poderá ser descartado o resultado de prova em que o piloto tiver sido desclassificado por falta de peso.

Parágrafo segundo: Desempate na classificação final - Caso dois ou mais pilotos terminem um turno, ou o campeonato, com igual número de pontos, já computado(s) o(s) descarte(s) do(s) evento(s), o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias dos eventos (e não das provas). Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes, no campeonato, ou no turno; continuando a persistência do empate, procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as *pole positions* e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

**Artigo 25 – Premiação no evento:** Ao final de cada evento, serão premiados com troféus, os três primeiros colocados.

Parágrafo único: No evento em que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sob apreciação judicial. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

**Artigo 26 – Premiação final:** Ao final da **I COPA BAMAQ DE KART**, serão premiados com troféus, o campeão e o vice-campeão.

## **SEÇÃO IX – DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES**

**Artigo 27 – Infrações:** São infrações ao Regulamento:

- I Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- II Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo
- III Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.
- IV O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará penalidade ao piloto, conforme previsto no artigo 26 deste regulamento.

**Artigo 28 – Penalidades:** Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- I Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- II Perda de posição no “grid”;
- III Acréscimo no tempo total;
- IV Perda de volta;
- V Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- VI Perda de posição na ordem de chegada;
- VII Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- VIII Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- IX Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova; h) Time Penalty

Parágrafo primeiro: A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

Parágrafo segundo: As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

Parágrafo terceiro: Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

## **SEÇÃO X – DAS RECLAMAÇÕES E DOS RECURSOS**

**Artigo 29 – Reclamações:** As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos.

Parágrafo primeiro: O prêmio ganho por um concorrente que se encontrar sob efeito de uma reclamação, deverá ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Parágrafo segundo: Toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídos os recursos previstos no Código Desportivo do Automobilismo da CBA. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios a ela correspondentes.

Parágrafo terceiro: Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé, poderá infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

Parágrafo quarto: Todos os interessados terão de submeterem-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

Parágrafo quinto: As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo sexto: Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes

**Artigo 30 – Casos omissos:** Serão analisados e julgados pelos comissários desportivos nomeados para o evento.

## **CAPÍTULO II**

### ***DO REGULAMENTO TÉCNICO***

**Artigo 31 – Pneus:** Serão utilizados no decorrer da **I COPA BAMAQ DE KART**, oito jogos de pneus da marca MG, tipo HZ (vermelho). Os pneus deverão ser usados da seguinte forma:

- I Hum jogo de pneus novos para cada etapa ( total de sete jogos ) a partir da Tomada de Tempos.
- II Hum jogo de pneus novos para os três primeiros treinos que antecederem o 1º evento.
- III Pneus para chuva: Os pneus do tipo wet serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova. O jogo vistoriado e aprovado deverá ser utilizado na Tomada de Tempo e nas duas corridas do evento. No caso de haver necessidade, o piloto ou seu representante poderá solicitar a vistoria e a aprovação de um novo jogo de pneus para chuva.

**Artigo 32 – Combustível:**

- I O combustível a ser utilizado, deverá ser adquirido junto a organização da prova.
  - a) Categorias com motores Honda – gasolina
  - b) Categorias com motores 125cc – gasolina com óleo Motul 800 para as categorias Júnior Menor, Sprinter, e Super Master, na proporção de 25/1,
- II A quantidade mínima total para as três atividades de cada evento - tomada de tempo e duas provas - será de 15 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 33 – Abastecimento:** Os responsáveis pelos karts deverão apresentar o comprovante de pagamento da taxa de combustível no pelo Parque de Abastecimento, e retirar toda a quantidade de combustível a ser utilizada pelo piloto, em galão individual, devidamente identificado, e proceder ao abastecimento dos karts em seu próprio box.

Parágrafo primeiro: Ao final de cada atividade oficial do evento, a comissão técnica da FMA, com o apoio dos técnicos da RBC, verificará se o combustível consumido pelo kart terá correspondido ao padrão previamente detectado nos recipientes do Kartódromo RBC Racing.

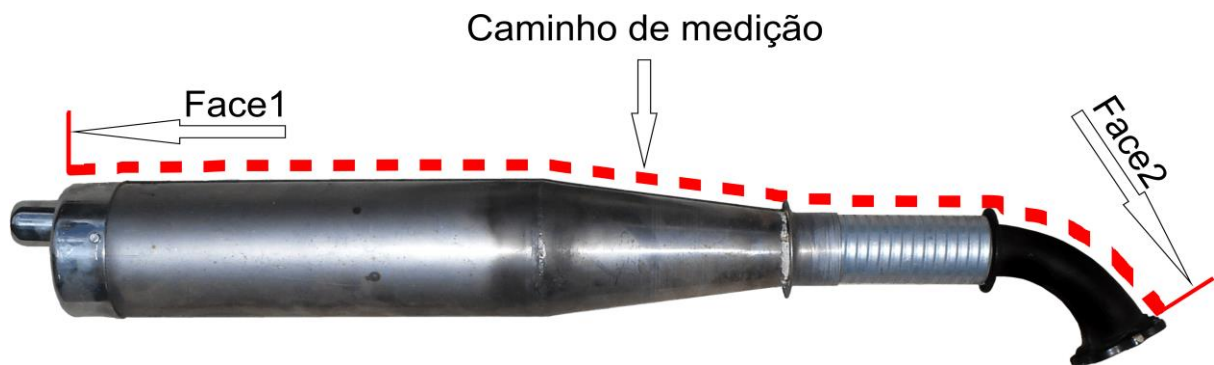
Parágrafo segundo: Se ficar constatado qualquer inconformidade do combustível consumido, com o padrão daquele disponibilizado aos pilotos, o piloto infrator será sumariamente desclassificado da atividade, independentemente de outras sanções previstas no RNK e no CDA.



**Artigo 34 – 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.

**Artigo 35 – Regulamentação técnica da categoria:**

- I O motor será o da marca Honda, modelo GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
  - a) Escapamento;
  - b) Carburador;
  - c) Filtro;
  - d) Vela.
- II Embreagem – RBC homologada;
- III Somente será admitida a utilização da proteção traseira conforme previsto no RNK 2017.
- IV Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- V Escapamento da marca Spinery, cuja medida deverá ser de 660,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor (face 2), até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira (face 1), ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho:



- VI Carenagem – da Marca JL.
- VI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **200 kg**.  
Parágrafo único: Visando a equilibrar a competição, serão fixados no evento subsequente, nos karts dos pilotos que alcançarem o pódio em primeiro, segundo e terceiro lugares, os lastros de 10Kg, 7Kg e 3Kg respectivamente. Esses pesos adicionais serão retirados posteriormente para o evento seguinte. Na hipótese de algum desses concorrentes premiados voltar a ocupar o pódio no evento subsequente, serão adicionados mais 3Kg aos pesos já aumentados adicionais a que tiverem feito jus, independentemente da posição de chegada.
- VII Identificação – placa de fundo na cor amarela e número na cor preta;

**Artigo 36 – Número de dentes da coroa do motor:** O número máximo de dentes da coroa será 41.

**Artigo 37 – Eixo:** Não haverá a obrigatoriedade da apresentação da marca do fabricante no eixo.

**Artigo 38 – Vistorias:** Poderão ser vistoriados a qualquer momento do evento, a critério do comissário técnico, quaisquer itens, tais como: número de dentes das coroas e do pinhão, vela, carburador, etc., além das vistorias normais.

# **CAPÍTULO III**

## ***NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS***

**Artigo 39 – Proibição:** O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, órgão de apoio da Federação Mineira 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.

Belo Horizonte, 06 de fevereiro de 2019

Federação Mineira de Automobilismo