



CAMPEONATO CODASUR DE KARTING - 2019 COPA IAME - MG

CAPÍTULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1º – Organização e Regulamentação: A CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA – CODASUR, e a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, farão realizar o CAMPEONATO CODASUR DE KARTING – 2019 – COPA IAME-MG, de acordo com o CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI, o REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING – RIK/CIK, e este regulamento, com a supervisão da COMISSION SUDAMERICANA DE KARTING - CODASUR.

Artigo 2º – Local e datas: A competição será realizada no Kartódromo Velopark, na cidade de Nova Santa Rita – RS, no período de 29 de maio a 01 de junho de 2019.

Artigo 3º – Autoridades: As autoridades da prova serão:

I	Presidente da CODASUR:		Carlos Garcia Remohi
II	Presidente da CBA:		Waldner Bernardo de Oliveira
III	Prefeita Municipal de Nova Santa Rita:		Margarete Simon Ferreti
IV	Presidente da FGA:		Carlos Alberto R. de Deus
V	Presidente do CTDN:		Carlos Roberto Montagner
VI	Presidente da CK / CODASUR:		Pedro Sereno de Mattos
VII	Presidente da CNK / CBA:		Pedro Sereno de Mattos
VIII	Diretor da Prova:	CBA	Bruno Barônio
IX	Diretor Adjunto:	CBA	A ser indicado
X	Juiz de Largada/Chegada:		A ser indicado
XI	Comissários Desportivos –	CODASUR:	Antônio Manoel dos Santos - BR Gerardo Colazzo - UY Gustavo Der Ohanessian - AR
XII	Comissário Desportivo –	CBA:	Fernando Deimomi - BR
XIII	Comissário Desportivo –	FGA:	A ser indicado A ser indicado
XIV	Comissário Técnico –	CODASUR:	Luiz Fernando Machado Esmeraldo - BR
XV	Comissário Técnico –	CBA:	Ricardo Bignotto - BR
XVI	Auxiliar Técnico –	CBA:	A ser indicado
XVII	Juiz de Fato –	CBA:	A ser indicado
XVIII	Cronometragem:	Cronoello	
XIX	Serviço de segurança:		A ser indicado
XX	Serviço médico:		A ser indicado
XXI	Secretárias:		Fabiola Cadar de Mattos Jéssica Nacagome

SEÇÃO II – DAS NORMAS GERAIS

Artigo 4º – Pilotos Admitidos: O campeonato será disputado nas categorias, CADETE, CODASUR Jr., CODASUR e SÊNIOR. Todos os pilotos deverão ser portadores da Cédula Desportiva Nacional de seus países, com validade para 2019, e desde que enquadrados nas categorias previstas neste regulamento.

Parágrafo primeiro: A participação nas categorias CADETE, CODASUR Jr. e CODASUR será através de convite. Cada país integrante da CODASUR poderá indicar o número máximo de pilotos por categoria, constante da tabela abaixo:

PAÍS	Nº MÁXIMO DE PILOTOS
Argentina	8
Bolívia	4
Brasil	8
Chile	4
Paraguai	4
Peru	4
Uruguai	4

Parágrafo segundo: Na categoria SÊNIOR, qualquer piloto interessado poderá se inscrever, até o limite máximo de 54 inscritos.

SEÇÃO III – DAS CATEGORIAS

Artigo 5º – Categoria Cadete: Aberta a pilotos com idade de oito anos completados até a data do controle administrativo, até 12 anos completos.

Artigo 6º – Categoria CODASUR Jr.: Aberta a pilotos com 12 anos completados no decurso do ano da emissão da cédula desportiva, e com menos de 14 anos na data em que a cédula desportiva for emitida.

Artigo 7º – Categoria CODASUR: Aberta a pilotos com idade mínima de 15 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva.

Artigo 8º – Categoria Sênior: Aberta a pilotos com idade mínima de 25 anos completados até a data do controle administrativo.

SEÇÃO IV – DO NÚMERO MÁXIMO DE PARTICIPANTES:

Artigo 9º – Categoria Cadete: O número máximo de participantes será de 54 pilotos, sendo 36 indicados pelas ADNs e os 18 restantes, por ordem de inscrição. Os 36 pilotos indicados pela ADNs terão direito a utilização gratuita do motor e dos pneus para a competição. Os 18 restantes deverão pagar, além da inscrição, o aluguel do motor e os pneus para a competição.

Artigo 10 – Categoria CODASUR Jr.: O número máximo de participantes será de 54 pilotos, sendo 36 indicados pelas ADNs e os dezoito restantes, por ordem de inscrição. Os 36 pilotos indicados pela ADNs terão direito a utilização gratuita do motor e dos pneus para a competição. Os dezoito restantes deverão pagar, além da inscrição, o aluguel do motor e os pneus para a competição.

Artigo 11 – Categoria CODASUR: O número máximo de participantes será de 54 pilotos, sendo 36 indicados pelas ADNs e os dezoito restantes, por ordem de inscrição. Os 36 pilotos indicados pela ADNs terão direito a utilização gratuita do motor e dos pneus para a competição. Os dezoito restantes deverão pagar, além da inscrição, o aluguel do motor e os pneus para a competição.

Artigo 12 – Categoria Sênior: O número máximo de participantes será de 54 pilotos.

SEÇÃO V – DAS INSCRIÇÕES

Artigo 13 – Período: O processo de inscrição será de conformidade com o seguinte calendário:

- I 01 de abril 2019: Prazo final para as ADNs informarem quais pilotos terão sido indicados para participar da competição. As ADNs receberão um link para os seus eleitos façam suas inscrições através do mesmo.
- II 15 de abril 2019: Prazo final para que os indicados por suas respectivas ADNs façam suas inscrições e efetuem o pagamento da taxa correspondente.
- III 19 de abril 2019: Data em que o organizador informará às ADNs sobre a existência ou não de mais vagas disponíveis nas categorias Cadete, CODASUR Jr. e CODASUR.

- IV 23 de abril 2019: Prazo final para inscrição nas categorias Cadete, CODASUR Jr. e CODASUR.
- V 25 de abril 2019: Abertura de inscrições para outros pilotos interessados, no caso das vagas disponíveis para as categorias de pilotos convidados por suas ADNs, e também para a categoria Sênior, não tiverem sido totalmente preenchidas.
- VI 29 de maio 2019: Enceramento das inscrições.

Artigo 14 – Requisitos: No ato da inscrição, além da aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:

- I Cédula Desportiva Nacional do país do piloto, válida para 2019, acompanhada da devida carta de autorização de participação emitida por sua ADN.
- II Pagamento da taxa de inscrição no valor de:
 - a) Categoria Cadete – Inscrição US\$ 200,00 (duzentos dólares norte-americanos); aluguel do motor para os pilotos inscritos acima do número 36 até o número 54, de US\$ 100,00 (cem dólares norte-americanos);
 - b) Categorias CODASUR e CODASUR Jr. – Inscrição: US\$ 500,00 (quinhentos dólares norte-americanos); aluguel do motor para os pilotos inscritos acima do número 36 até o número 54, de US\$ 545,00 (quinhentos e quarenta e cinco dólares norte-americanos);
 - c) Categoria Sênior – Inscrição: US 500,00 (quinhentos dólares norte-americanos) e aluguel de motor de US\$ 485,00 (quatrocentos e oitenta e cinco dólares) limitados a 54 inscritos;
- III Pagamento dos pneus, conforme tabela de preço a ser divulgada através de adendo:
 - a) Um jogo do tipo *slick* e um jogo do tipo *wet*, modelo *Kadet*, para os pilotos que excederem o grid de 36 pilotos e de um jogo do tipo *slick* destinado ao uso nos treinos livres, também para os 36 pilotos inscritos na categoria Cadete;
 - b) Três jogos e meio do tipo *SLICK FZ* selo amarelo, e um jogo do tipo *WET WT*, para os pilotos das categorias CODASUR Jr. e CODASUR que excederem o grid de 36 pilotos;
 - c) Dois jogos e meio do tipo *SLICK HZI*, selo vermelho, e um jogo do tipo *WET WT* para uso nos treinos livres, tomada de tempo e provas, para a categoria Sênior;
- IV Pagamento de 15 litros de gasolina Podium para a Cadete, e de 35 litros de combustível para as demais categorias;

SEÇÃO VI – DO BOX, DAS CREDENCIAIS E DO ESTACIONAMENTO.

Artigo 15 – Direitos: Com o pagamento do valor da inscrição, o piloto terá direito ao uso de uma vaga num box, uma credencial de piloto, três credenciais de box, uma vaga no estacionamento de carros e uma vaga no estacionamento de vans e caminhões.

Artigo 16 – Distribuição dos Boxes: A distribuição será procedida de acordo com a disponibilidade de vagas nos boxes. Após esgotadas as vagas nos boxes, estarão à disposição das equipes, áreas para montagem de barracas individuais medindo no máximo 3x3 ou 3x5m. Tal distribuição somente acontecerá após a confirmação e o pagamento da inscrição.

Artigo 17 – Uso de energia elétrica e água: Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de US \$ 200,00 (duzentos dólares norte americanos) para os veículos que utilizarem esses serviços na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

SEÇÃO VII – DOS MOTORES DA CATEGORIA CADETE

Artigo 18 – Especificações e procedimento de sorteio: O motor da marca HONDA, modelo GX 160, completo, com o carburador, a vela, o filtro, a embreagem e o escapamento, será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução

- I Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo, e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
- II Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- III Os motores serão sorteados pela RBC Preparações de Motores, no parque fechado, em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de um Comissário, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.
- IV **Condições para eventuais trocas de motores:** A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para uma eventual troca. A troca, através de sorteio dos motores ainda disponíveis, será somente para o motor cujo reparo não puder ser executado no local, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.

- a) 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:
 - 1- Se houver quebra do pistão;
 - 2- Se houver quebra da biela;
 - 3- Se houver a fusão da biela;
 - 4- Se houver a quebra do virabrequim;
 - 5- Se a rosca da porca da curva espanar;
 - 6- Se a rosca do cabeçote espanar.
- b) Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos na alínea a deste inciso, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens 1 a 3 abaixo, além de responder pelo disposto neste artigo, itens I e II deste regulamento.
 - 1- Duas posições na primeira troca;
 - 2- Cinco posições na segunda troca;
 - 3- Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

SEÇÃO VIII – DOS MOTORES DAS CATEGORIAS CODASUR

Artigo 19 – Especificações e procedimento de sorteio: O motor da marca IAME, CODASUR, completo, sem o sistema de refrigeração, com o carburador, o filtro e o escapamento, será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

- I Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
- II Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- III Os motores serão sorteados pela RBC Preparações de Motores, no parque fechado, em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de um Comissário, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.
- IV **Condições para eventuais trocas de motores:** A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para uma eventual troca. A troca, através de sorteio dos motores ainda disponíveis, será somente para o motor cujo reparo não puder ser executado no local, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.
 - a) 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:
 - 1- Se houver quebra do pistão;
 - 2- Se houver quebra da biela;
 - 3- Se houver a fusão da biela;
 - 4- Se houver a quebra do virabrequim;
 - 5- Se a rosca da porca da curva espanar;
 - 6- Se a rosca do cabeçote espanar.
 - b) Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos na alínea a deste inciso, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens 1 a 3 abaixo, além de responder pelo disposto nos incisos I e II deste artigo.
 - 1- Duas posições na primeira troca;
 - 2- Cinco posições na segunda troca;
 - 3- Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

SEÇÃO VIII – DOS MOTORES DA CATEGORIA SÊNIOR

Artigo 20 – Especificações e procedimento de sorteio: O motor da marca IAME, modelo MY10, de 125cc, completo, sem o sistema de refrigeração, com o filtro e o escapamento, será entregue ao piloto através de sorteio. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.

- I Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento.
- II Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- III Os motores serão sorteados pela RBC Preparações de Motores, no parque fechado, em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de um Comissário, sendo permitida a presença de um representante do time e de demais interessados.

- IV **Condições para eventuais trocas de motores:** A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para uma eventual troca. A troca, através de sorteio dos motores ainda disponíveis, será somente para o motor cujo reparo não puder ser executado no local, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico.
- a) 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:
- 1- Se houver quebra do pistão;
 - 2- Se houver quebra da biela;
 - 3- Se houver a fusão da biela;
 - 4- Se houver a quebra do virabrequim;
 - 5- Se a rosca da porca da curva espanar;
 - 6- Se a rosca do cabeçote espanar.
- b) Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos na alínea a deste inciso, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens 1 a 3 abaixo, além de responder pelo disposto nos incisos I e II deste artigo.
- 1- Duas posições na primeira troca;
 - 2- Cinco posições na segunda troca;
 - 3- Sete posições na terceira troca, ou troca subsequente.

SEÇÃO IX – DOS PNEUS

Artigo 21 – Fornecimento e identificação: Somente poderão ser utilizados nos treinos livres, na tomada de tempo e nas baterias, pneus fornecidos pela organização, que serão identificados e entregues através de sorteio para serem montados pelos times no Parque Fechado e devolvidos à organização para a guarda.

I Na categoria Cadete, os 36 primeiros pilotos inscritos receberão gratuitamente da MG Pneus, um jogo do modelo *Kadet*, do tipo *slick*, e um jogo do tipo *wet*.

Parágrafo único: Os pilotos que excederem os primeiros 36 inscritos deverão adquirir junto à organização, um jogo do Modelo Kadet, do tipo *slick*, e um jogo do tipo *wet*.

II Nas categorias CODASUR Jr. e CODASUR, os 36 primeiros pilotos receberão gratuitamente da MG PNEUS dois jogos de pneus do tipo *slick* e um do tipo *wet*.

Parágrafo primeiro: Os pilotos que excederem os primeiros 36 inscritos deverão adquirir junto à organização, dois jogos do tipo *slick*, e um jogo do tipo *wet*, para a tomada de tempo e provas, e 01 jogo e meio do tipo *slick* para os treinos livres.

Parágrafo segundo: Os 36 primeiros inscritos deverão adquirir junto à organização, 01 jogo e meio do tipo *slick*, destinados aos treinos livres.

III Na categoria Sênior, o piloto deverá adquirir junto à organização, três jogos e meio de pneus tipo *slick HZi* selo vermelho da marca MG, sendo um jogo e meio para os treinos livres e os dois jogos restantes para as duas provas classificatórias, a pré-final e a final, e mais 01 jogo de pneu do tipo *wet WT*, da marca MG.

IV Os pilotos que receberem gratuitamente da MG Pneus, os pneus do tipo *wet*, e não os utilizarem durante o evento, deverão devolvê-los ao fabricante, ao final da competição, no estado em que os tiverem recebido.

Parágrafo único: No caso da devolução de pneu(s) com quaisquer danos, o piloto deverá efetuar pagamento do(s) mesmo(s).

Artigo 22 – Procedimentos: Os pneus deverão ser utilizados conforme descrito a seguir:

I Antes dos treinos, os pilotos receberão os jogos destinados aos treinos livres, já devidamente cadastrados e lacrados. Esses pneus ficarão em poder dos concorrentes, em seus respectivos boxes. Para participar do primeiro treino, os pilotos deverão encaminhar seus karts ao Parque Fechado, nos horários previstos, com seus respectivos pneus já devidamente instalados. Nos demais treinos, o procedimento deverá ser o mesmo.

II Para a tomada de tempo, os karts deverão ser encaminhados ao Parque Fechado, nos horários previstos, sem os pneus. Após o ingresso dos karts para a tomada de tempo, os pneus destinados a essa atividade, e às corridas, também já cadastrados e lacrados, serão retirados do depósito, e entregues às equipes, para a respectiva montagem. Ao término da tomada de tempo, esses pneus continuarão em poder dos pilotos, em seus respectivos boxes.

III Para as corridas, o piloto deverá escolher entre os pneus em seu poder, destinados a essas atividades, aqueles que julgar os mais adequados, montá-los em seu kart, e encaminhar seu equipamento ao parque fechado, nos horários determinados pela organização do evento.

IV Qualquer procedimento contrário ao acima estabelecido implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para a utilização na tomada de tempo ou nas provas para as quais estiverem destinados.

Parágrafo único: Se for do interesse do piloto, a continuidade de sua participação no campeonato poderá ser assegurada, desde que ele adquira um novo jogo de pneus junto à organização, solicitando sua entrega aos comissários técnicos para o registro e a pertinente lacração, e que largue na atividade subsequente, dez posições após aquela para a qual tiver sido qualificado.

- V Caso o piloto venha a utilizar em seu kart pneu de outro concorrente, ambos serão eliminados da competição, independentemente de outras sanções.
- VI Caso a comissão técnica, com a aprovação dos comissários desportivos, decidir liberar os pneus para os boxes, e fazer o controle com equipamento de leitores de código de barras e medidores de emissão de gases, os pilotos cujos karts forem encontrados com pneus não codificados pela associação do código de barras aos seus respectivos karts, e cujos níveis de gases ultrapassarem o limite de 4.000 PPM, estarão sumariamente excluídos ou desclassificados da atividade, independentemente de outras sanções.
- VI A CBA, a FGA e o clube organizador não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante dos mesmos.

SEÇÃO X – DO ABASTECIMENTO

Artigo 23 – Local: Tanto na tomada de tempo, provas classificatórias e final, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível – gasolina Podium para a categoria Cadete e gasolina Podium com óleo MOTUL na proporção de 22/1 para as demais categorias, na quantidade de até três litros para a Cadete e de até sete litros para as demais categorias, por competidor, na tomada de tempo, em cada prova classificatória e na prova final.

Será proibido, sob pena das sanções previstas:

- I Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores.
- II Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento.
- III Retornar com o kart ao box, após abastecido.
- IV A permanência no Parque Fechado, após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja da Direção de Prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva.

SEÇÃO XI – DO ACESSO À PISTA

Artigo 24 – Restrição: Será proibido o acesso de quaisquer pessoas não autorizadas/credenciadas à pista.

SEÇÃO XII – DO USO DO BOX

Artigo 25 – Acesso dos karts aos boxes: Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.

Artigo 26 – Tráfego de karts: Será expressamente proibido o tráfego de karts com o motor em funcionamento nos boxes. A inobservância desta proibição sujeitará o infrator às devidas sanções, a critério dos Comissários Desportivos.

Artigo 27 – Funcionamento dos motores: Será expressamente proibido fazer funcionar o motor dentro da área dos boxes e barracas. Um local específico para testes de funcionamento do motor será disponibilizado e devidamente informado aos pilotos.

Artigo 28 – Tipo de calçado obrigatório: Pilotos, mecânicos, auxiliares, chefes de times, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes e parque fechado, usando calçado fechado.

SEÇÃO XIII – DA MANUTENÇÃO

Artigo 29 – Procedimentos para a manutenção: 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:

- I Treinos livres ou 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.

- II Tomada de tempo – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- III Provas classificatórias e prova final – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, 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 abandonado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.

Artigo 30 – Sanções: Os pilotos que infringirem as normas descritas no artigo 29 estarão sujeitos às seguintes sanções:

- I A desobediência ao disposto no inciso I do artigo 29 implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, a critério dos comissários desportivos.
- II A desobediência ao disposto nos incisos II e III do artigo 29 implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

Artigo 31 – Restrições quanto à manutenção: O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.

Artigo 32 – Proibições: Será proibida qualquer manutenção durante os treinos livres, os treinos de aquecimento, a tomada de tempo e no "grid" de largada.

SEÇÃO XIV – DA TOMADA DE TEMPO

Artigo 33 – Duração: As sessões de tomada de tempo serão de dez minutos para cada grupo.

Artigo 34 – Composição: A composição dos grupos para a tomada de tempo será determinada através de sorteio, e por categoria. A quantidade de karts por grupo será determinada pelos Comissários Desportivos.

Artigo 35 – Horário limite: Aos pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto não será permitida a tomada de tempo, devendo os mesmos se alinhar após o último piloto classificado por tempo, obedecida a ordem do sorteio.

Artigo 36 – Concorrentes sem tempo: Os concorrentes que não conseguirem completar pelo menos uma volta, terão as suas posições no *grid* determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado por tempo.

SEÇÃO XV – DAS PROVAS CLASSIFICATÓRIAS, DA PRÉ-FINAL, E DA FINAL

Artigo 37 – A competição: A competição será disputada em duas provas classificatórias, uma pré-final e uma final

Artigo 38 – Distância e Número de voltas: As provas serão realizadas com as distância e os números de voltas arredondados para cima constantes da tabela abaixo:

PROVAS	CLASSIFICATÓRIAS		PRÉ-FINAL		FINAL	
	DISTÂNCIA- km	Nº DE VOLTAS	DISTÂNCIA- km	Nº DE VOLTAS	DISTÂNCIA- km	Nº DE VOLTAS
Cadete	8	6	12	8	20	14
CODASUR Jr.	12	8	15	10	25	17
CODASUR	15	10	20	14	27	18
Sênior	12	8	15	10	25	17

Artigo 39 – Formação do Grid: A ordem de largada da primeira prova classificatória será baseada no resultado da tomada de tempo. Na segunda prova classificatória, o grid será montado com base no resultado da primeira prova classificatória. O grid da pré-final terá como base o resultado da menor soma de pontos alcançada nas duas provas classificatórias, baseada na tabela abaixo. O grid da prova final será montado de acordo com o resultado da pré-final.

COLOCAÇÃO NA PROVA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	e assim
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	sucessivamente

- I Se ocorrer a situação prevista no inciso IV deste artigo, a ordem de largada das duas provas classificatórias será sempre baseada no resultado da tomada de tempo.
- II O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na prova, mais dois pontos.
- III Se um piloto não se classificar por não ter participado da prova, receberá o número de pontos igual ao número de participantes, mais hum ponto.
- IV Se o número de concorrentes for superior a 36, serão sorteados três grupos – A, B, e C, para a disputa das provas classificatórias – A X B, A X C e B X C.

Parágrafo primeiro: No caso da ocorrência de empate na somatória dos pontos perdidos, o direito à participação na prova pré-final será do piloto que melhor tiver se classificado na tomada de tempo.

SEÇÃO XVI – DA LARGADA

Artigo 40 – Forma: A largada poderá ser:

- I Por sinal luminoso
- II Por bandeira

SEÇÃO XVII – DA VISTORIA TÉCNICA

Artigo 41 – Procedimentos: Ao término da tomada de tempo e das baterias, todos os conjuntos kart/piloto serão pesados. Os karts serão vistoriados a critério dos Comissários Técnicos, e ficarão retidos no Parque Fechado, até serem liberados por esses oficiais.

Artigo 42 – Lacração de equipamentos: Após o término da tomada de tempo e de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos Comissários Técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados dessas atividades.

Artigo 43 – Sala de vistoria no Parque Fechado: Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida. Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.

SEÇÃO XVIII – DA OUTORGA DO TÍTULO E DA PREMIAÇÃO

Artigo 44 – Título: Será declarado CAMPEÃO SUDAMERICANO CODASUR DE KARTING – 2019, o piloto VENCEDOR da prova final, em sua respectiva categoria.

Artigo 45 – Premiação: Serão distribuídos troféus para os cinco primeiros colocados e para o *pole-position* de cada categoria.

Paragrafo primeiro: Será oferecido ao país cujo piloto tenha sido campeão em cada categoria o TROFÉU CODASUR, que será entregue ao representante da ADN presente à cerimônia de premiação.

Paragrafo segundo: Será oferecida aos CAMPEÕES das categorias CODASUR Jr. e CODASUR, como premiação especial, a participação na La GRAN FINAL IAME (Le Mans, França) ou SUPERNACIONALS SKUSA (Las Vegas, EUA), com regulamento específico.

SEÇÃO XIX – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 46 – Procedimentos: Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:

- I Por escrito;
- II Segundo as normas e regulamentos próprios;
- III Acompanhada da taxa de US\$ 250,00 (duzentos e cinquenta dólares norte-americanos).

SEÇÃO XX – DAS RESPONSABILIDADES

Artigo 47 – Concorrente: Será de total responsabilidade do piloto e seu representante legal, a conduta de qualquer pessoa a ele ligada, seja mecânico, auxiliar, parente, amigo, etc., cabendo-lhe simultaneamente, as sanções previstas nos regulamentos.

Artigo 48 – Isenção: A CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA - CODASUR a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA, a FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO - FGA e os patrocinadores envolvidos no evento, 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(s) que a(s) tiver(em) cometido ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s), ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

SEÇÃO XXI – DOS CASOS OMISSOS

Artigo 49 – Julgamento: Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DA CATEGORIA CADETE

Artigo 50 – Categoria Cadete:

- I Motor – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
 - a) O motor será entregue devidamente lacrado pela organização nas condições previstas no artigo 18 deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.
 - b) O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado. Deverá ser utilizada coroa com no máximo 69 dentes.
 - c) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- II Embreagem – Será proibida a sua troca.
- III Carburador – Será proibida a sua troca.
- IV Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- V Vela – Será proibida a sua troca.
- VI Pneus – Deverão ser homologados CBA para a categoria, e fornecidos pela organização.
- VII Chassi – Deverá ser homologado / autorizado CBA / ACA CODASUR para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 30 a 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm + ou – 2mm, e com as seguintes características:
 - a) Mangas de eixo - Livres
 - b) Rodas – Livres
 - c) Cubo de roda:
 - 1 Dianteiro – não poderá ser utilizado;
 - 2 Traseiro – será livre.
 - d) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Livre
 - e) Freio — Será obrigatório o uso de freio mecânico ou hidráulico com disco de freio com furos para a dissipação térmica. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- XIII Peso — O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 115 kg.
- IX Identificação — As placas serão na cor amarela com números na cor preta, de 00 a 60.
- X Relação – Pinhão de 20 dentes e a coroa com 66 ou 67 dentes.

SEÇÃO II – DA CATEGORIA CODASUR Jr.

Artigo 51 – Da categoria CODASUR Júnior – C Jr.:

- I Motor – Da marca IAME CODASUR, homologado CODASUR, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) B10 EGV;
 - b) B10 EV;
- III Carburador – Será fornecido 01 carburador, juntamente com o motor, não podendo o mesmo ser trocado.
- IV Flange – Fornecida junto com o motor, não podendo ser trocada.
- V Coletor de escapamento – Fornecido junto com o motor, conforme ficha de homologação do motor X30 CODASUR, não podendo ser trocado.
- VI Escapamento – Fornecido junto com o motor, não podendo ser trocado.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CODASUR.
- VIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, ACA, ou CIK.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o regulamento CIK.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.
- IX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 148 Kg.
- X Relação – Pinhão de 12 dentes, original do motor homologado CODASUR, e a coroa com 73 dentes.
- XI Identificação – As placas serão na cor amarela com números na cor preta, de 61 a 120.

SEÇÃO III – DA CATEGORIA CODASUR

Artigo 52 – Da categoria CODASUR – C:

- I Motor – Da marca IAME CODASUR, homologado CODASUR, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação.
- II Vela – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) B10 EGV;
 - b) B10 EV;
- III Carburador – Será fornecido 01 carburador, junto com o motor, não podendo ser trocado.
- IV Flange – Fornecida junto com o motor, não podendo ser trocada.
- V Coletor de escapamento – Fornecido junto com o motor, não podendo ser trocado.
- VI Escapamento – Fornecido junto com o motor, não podendo ser trocado.
- VII Abafador – Deverá ser utilizado abafador homologado CODASUR.
- VIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, ACA, ou CIK.
 - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o regulamento CIK.
 - b) Cubos de roda: Serão livres.
- IX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 158 Kg.
- X Relação – Pinhão de 12 dentes, original do motor homologado CODASUR, e a coroa com 74 dentes.
- XI Identificação – As placas serão na cor amarela com números na cor preta, de 121 a 180.

SEÇÃO IV – DA CATEGORIA SÊNIOR

Artigo 53 – Da categoria SÊNIOR – S:

- I Motor – IAME MY10
- II Pinhão e coroa do motor – O pinhão deverá ser de dez dentes, e a coroa de até 73 dentes.
- III Carburador – Deverá ser do tipo borboleta, com diâmetro máximo de até 24 x 28mm., homologado CBA ou ACA, para os motores homologados SUDAM.
- IV Chassi – Homologado CBA, ACA, ou CIK. Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm. A espessura da parede deverá ser conforme o regulamento da CIK/FIA.
- V Escapamento: O comprimento deverá ser de 76 a 77,5cm, conforme desenho abaixo:



No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas do exemplo: “a” e “b” deverão estar paralelas. A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

Parágrafo único: Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

VI Peso - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **170 Kg**.

VII Identificação – As placas serão na cor amarela com números na cor preta, de 181 a 240.

SEÇÃO V – DA CARROCERIA

Artigo 54 – Da carroceria: A carroceria deverá ser composta por dois painéis laterais, pelo painel dianteiro (bico) e pelo painel superior dianteiro (gravata), conforme homologação CIK, CIK/CBA, CBA e ACA.

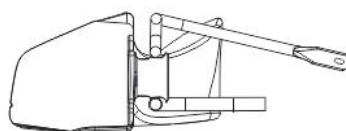
I Para as categorias CODASUR e CODASUR Júnior, somente poderão ser utilizadas carrocerias homologadas CIK, CIK/CBA, CBA e ACA.

II Nas categorias citadas no inciso I deste artigo, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo CIK, homologado CIK, CIK/CBA, CBA e ACA, devendo ser respeitada integralmente a regulamentação prevista no Artigo 30 das Prescrições Específicas da CIK, o Artigo 2.7.1.5 do Regulamento Técnico CIK e nos termos previstos no desenho técnico nº 2d, abaixo reproduzido:

Desenho Técnico nº 2d

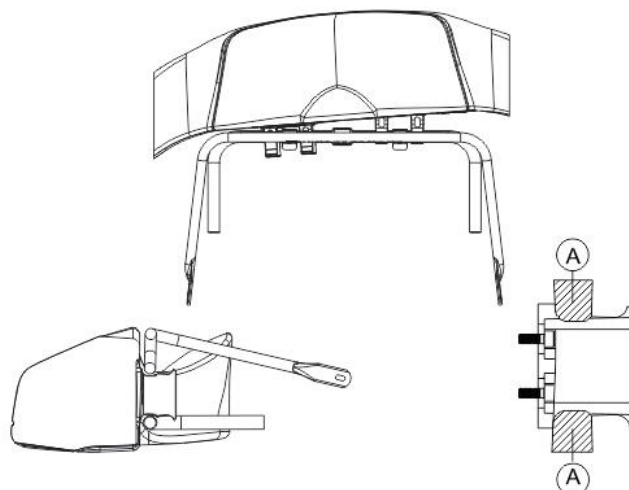
Correta instalação do “Painel Frontal”

Posição Aceitável



Posição NÃO Aceitável

Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A).



Artigo 55 – Do Painel Frontal: Deverá ser nomeado um Juiz de Fato, que terá a como função principal, relatar aos comissários desportivos, eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal previsto no inciso II do artigo 54 deste regulamento, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

Parágrafo primeiro: O Juiz de Fato poderá se valer, tanto de suas próprias observações visuais, quanto de imagens de vídeo ou de fotografia, ou ainda de qualquer outro artifício, para emitir seu relato aos comissários desportivos, quanto a uma eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal.

Parágrafo segundo: Na hipótese da irregularidade ser constatada por um sistema de câmeras contratado pela organização do evento, o Juiz de Fato enviará o seu relato aos comissários desportivos, que poderão aplicar a penalidade em tempo, ao término da atividade, com base na constatação do fato no instante da filmagem, independentemente do que for verificado quando da entrada do kart no Parque fechado.

Parágrafo terceiro: De acordo com o disposto na regulamentação CIK-FIA, da penalidade em tempo imposta pelos comissários desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, conforme descrito no inciso VI do artigo 24 deste regulamento e seus parágrafos, não caberá nenhum recurso.

Parágrafo quarto: O dispositivo de medição *MiniRAE Lite* da empresa “*RAE Systems Inc. (USA)*” será utilizado na tomada de tempo e nas corridas, para verificar se o painel frontal está em conformidade com o disposto no parágrafo quinto deste artigo.

Parágrafo quinto: A medição VOC da carenagem frontal não poderá exceder a 5 ppm (valor limite máximo) sob qualquer circunstância. **Nota:** A utilização, por exemplo, de um *spray* de limpeza, deve ser evitada, pois isso poderá resultar em um valor limite excedido.

Parágrafo sexto: Se a verificação estabelecer que o painel frontal não está em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar a área de montagem e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos treinos de aquecimento, tomada de tempo e corrida(s), a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos comissários técnicos.

Parágrafo sétimo: Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos nos parágrafos quarto, quinto e sexto deste artigo. Eventuais protestos e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

Artigo 56 – Dos Procedimentos em Relação ao Painel Frontal: Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart esteja fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade será aplicada pelos comissários desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tenha causado a mudança na posição do painel, quer seja, toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto se cuidar para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

Parágrafo primeiro: Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após um treino livre, o piloto será punido a critério dos comissários desportivos.

Parágrafo segundo: Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após a tomada de tempo, o piloto terá seu melhor tempo anulado.

Parágrafo terceiro: Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal após qualquer corrida, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de cinco segundos ao seu tempo de prova.

Parágrafo quarto: Se o Juiz de Fato relatar que tenha ocorrido o contido no parágrafo segundo do inciso II do artigo 54, o piloto será excluído ou desclassificado da atividade, a critério dos comissários desportivos.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 57 – Proibição: O presente regulamento foi elaborado pela COMISIÓN SUDAMERICANA DE KARTING - CODASUR. 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 CODASUR ou de suas filiadas.

Belo Horizonte, 10 de janeiro de 2019.

Pedro Sereno de Mattos
Presidente de la Comisión de Karting
CODASUR