



COPA GUARÁ DE KART

Regulamento Desportivo e Técnico

IN-FADF
Nº 001 / 11

**Dispõe sobre o Regulamento Desportivo e Técnico da
Copa Guará de Kart 2011**

Capítulo I **INTRODUÇÃO**

Art. 1º - A Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF realizará, no ano de 2011 a Copa Guará de Kart, com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, nos termos deste Regulamento.

Art. 2º - O presente Regulamento obedecerá às normas do Código Desportivo Internacional – CDI/FIA, Código Desportivo do Automobilismo – CDA/CBA e do Regulamento Nacional de Kart – RNK/CBA.

2.1 – Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

2.2 - Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor, a partir da data determinada nos mesmos.

2.3 – Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.

Capítulo II **DA ORGANIZAÇÃO**

Art. 3º - Sob supervisão da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF, as etapas da Copa Guará de Kart serão organizadas pelo Guará Motor Clube – GMC.

Art. 4º - As entidades envolvidas na Copa, doravante serão assim denominadas:

- a) Federação Internacional de Automobilismo – FIA;
- b) Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA;
- c) Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF;
- d) Federação de Automobilismo – FAU;
- e) Comissão Nacional de Kart – CNK
- f) Guará Motor Clube – GMC.

Capítulo III **DOS REGULAMENTOS PARTICULARES**

Art. 5º - O Regulamento Particular de cada etapa será apresentado pelo GMC à FADF, nos termos e prazos estabelecidos no Art. 70 do CDA e qualquer alteração somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos, através de adendo.

Capítulo IV **DAS INSCRIÇÕES**

Art. 6º - O prazo para inscrições será definido nos respectivos Regulamentos Particulares.

Art. 7º - No ato da inscrição, além da aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:

- a) Apresentação da cédula Desportiva Nacional de 2011 na modalidade Kart;

- b) Pagamento de inscrição no valor de R\$ 200,00;
- c) Quitação de quaisquer débitos existentes com o GMC, FADF, CBA; e
- d) Quitação de eventuais débitos conforme previsto no item 131.4 do CDA.

7.1 – Ao assinar a Ficha de Inscrição de cada prova, o piloto estará ciente que cumprirá fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK, deste Regulamento e do Regulamento Particular da Prova, se comprometendo a não recorrer, aos poderes públicos de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos poderes desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

Capítulo V **DO KARTÓDROMO**

Art. 8º - As provas da Copa serão realizadas no Kartódromo Ayrton Senna, localizado no Guará – DF, cujo calendário e sentido do circuito estão definidos no Artigo 13 deste Regulamento.

8.1 – O esquema de utilização da pista nos dias não constantes do Programa Horário da respectiva prova, bem como os seus custos são de responsabilidade da administração do Kartódromo.

Capítulo VI **DOS PILOTOS E CATEGORIAS**

Art. 9º - A disputa da Copa é aberta a todos os pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional de kart, emitida pela CBA, válida para 2011, independentemente da FAU que estiver filiado, e a quaisquer pilotos estrangeiro portadores de cédulas dos seus países de origem, válida para 2011.

9.1 – Somente poderão participar dos treinos livres, tomadas de tempo ou prova os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria e sem débito nos termos previstos no Artigo 7º deste Regulamento.

9.2 – A Copa será constituída das seguintes categorias:

- a) MIRIM – para pilotos portadores da cédula CBA – PMK;
- b) CADETE – para pilotos portadores da cédula CBA – PCK;
- c) JÚNIOR MENOR – para pilotos portadores da cédula CBA – PJMK;
- d) JÚNIOR – para pilotos portadores da cédula CBA – PJK;
- e) SPRINTER – para pilotos portadores da cédula CBA – PK ou PGK;
- f) SÊNIOR B – para pilotos portadores da cédula CBA – PSKB;
- g) SÊNIOR A – para pilotos portadores da cédula CBA – PSKA; e
- h) F-4 – para pilotos portadores de cédula CBA – PK, PGK, PSK-B, PSK-A.

9.3 – Sempre que possível as categorias serão disputadas em provas separadas.

9.4 – Caso o número de participantes seja reduzido, a critério dos comissários desportivos, as categorias poderão ser agrupadas, com classificação separada.

9.4.1 – As categorias MIRIM e CADETE não poderão ser agrupadas em nenhuma categoria.

9.4.2 – As categorias JÚNIOR MENOR e JÚNIOR somente poderão ser agrupadas entre si, sendo vetado o seu agrupamento com quaisquer outras categorias.

9.5 – Da decisão dos comissários desportivos na decisão do agrupamento, obedecidas as restrições previstas neste Capítulo, não caberá recurso.

9.6 – Caso o número de inscritos seja superior ao admitidos para o circuito, participarão da prova os pilotos que obtiverem os melhores tempos nos treinos de classificação.

9.7 – O número máximo de participantes, por categoria, será definido no Regulamento Particular da prova.

Capítulo VII **DO CALENDÁRIO**

Art. 10 – A Copa será constituída de 10 (dez) etapas nas datas, sentido do circuito previsto neste artigo.

ETAPA	DATA	DIA DA SEMANA	CIRCUITO
1ª	19/02/2011	Sábado	Anti-horário
2ª	19/03/2011	Sábado	Horário
3ª	23/04/2011	Sábado	Anti-horário
4ª	21/05/2011	Sábado	Horário
5ª	25/06/2011	Sábado	Anti-horário
6ª	23/07/2011	Sábado	Horário
7ª	20/08/2011	Sábado	Anti-horário
8ª	24/09/2011	Sábado	Horário
9ª	22/10/2011	Sábado	Anti-horário
10ª	12/11/2011	Sábado	Horário

10.1 – As datas e sentidos do circuito poderão ser alterados por motivo justificado, através de aviso divulgado com mínimo de 15 (quinze) dias de antecedência.

10.2 – A quantidade de voltas por prova são as seguintes:

ORDEM	CATEGORIA	Nº DE VOLTAS
1	MIRIM e CADETE	16
2	JÚNIOR e JÚNIOR MENOR	20
3	SPRINTER	24
4	SÊNIOR B/A e F-4	30

10.3 – Nas categorias Sênior “B”, Sênior “A” e F-4, será apresentada bandeira amarela em todo o circuito na 14ª (décima quarta volta), obrigando os pilotos a diminuírem a velocidade, mantendo as respectivas posições de pista, em fila indiana durante duas voltas.

10.3.1 – Durante a intervenção da sinalização por bandeira amarela prevista acima, é proibida qualquer ultrapassagem, sujeitando o infrator a penalização de 10 (dez) segundos ao final da prova.

Capítulo VIII DA PONTUAÇÃO E DESCARTE

Art. 11 – A pontuação por etapa é a seguinte:

1ª a 4ª Etapas:

Colocação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Pontuação	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

5ª a 8ª Etapas

Colocação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Pontuação	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3

9ª e 10ª Etapas

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

11.1 – Cada categoria deverá ter, no mínimo, em condições de largada, um *grid* de 2 (dois) karts, para que possa ser atribuída pontuação para a copa.

11.2 – Somente fará jus à pontuação prevista acima o piloto que completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas percorridas pelo vencedor da categoria, independentemente de ter recebido a bandeirada de chegada.

11.2.1 – Sempre que 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas resultarem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

11.3 – O piloto que largar na *pole-position* de sua categoria receberá uma bonificação de 1 (um) ponto que será computado na classificação da copa.

11.3.1 – Para efeito de pontuação, o detentor da *pole-position* será o piloto efetivamente posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponde ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função da aplicação de penalização.

11.3 – Nas categorias Sênior “B”, Sênior “A” e F-4, o piloto que liderar todas as 14 (quatorze) voltas iniciais receberá 1 (um) ponto de bonificação.

Art. 12 – O sistema de descarte para a Copa será N-3.

12.1 – Os pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não receberão qualquer pontuação e não poderão ter esses resultados considerados para descarte.

12.1.1 – Caso a desclassificação ao final da prova tiver sido motivada por falta de peso, o piloto não receberá qualquer tipo de pontuação, exceto o da *pole-position*, porém o resultado da prova em que a penalidade tiver sido aplicada poderá ser descartado.

12.2 – O descarte será por prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma para poder descartá-la, nos termos previstos no inciso III do item 66.2 do CDA.

Art. 13 – Serão declarados vencedores da Copa em suas respectivas categorias os pilotos que somarem o maior número de pontos ao final da mesma, observado o critério de descarte previsto neste regulamento.

13.1 – Caso dois ou mais pilotos terminarem a copa com igual número de pontos, já considerado o critério de descarte previsto neste regulamento, será adotado o seguinte para desempate:

- a) Maior número de vitórias;
- b) Maior número de pontos sem descarte;
- a) Maior número de segundos lugares;
- b) Maior número de terceiros lugares;
- c) Maior número de *pole-position*; e
- e) Sorteio

13.2 – Somente serão declarados vencedores da copa, as categorias que tenham participantes, observado o critério previsto no item 11.1 deste regulamento, em no mínimo 50% (cinquenta por cento) das provas previstas.

Capítulo IX DA PREMIAÇÃO

Art. 14 – Serão distribuídos ao final de cada prova, troféus ou taças às duplas que alcançarem as três primeiras colocações.

14.1 – Ao final da copa serão entregues troféus ao vencedor e segundo colocados, em local e data determinados pelo GMC, juntamente com a FADF.

14.2 – A classificação final da copa não dará direito de promoção aos seus participantes.

Capítulo X DA UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DE CRONOMETRAGEM

Art. 15 – Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final dos Treinos Livres, Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização.

15.1 – O piloto que não devolver o sensor na situação acima, ou com danos causados pelo uso, deverá ressarcir à organização o valor de R\$ 800,00 (oitocentos) reais.

Capítulo XI USO DOS BOXES

Art. 16 – A utilização dos boxes obedecerá à seguinte regra complementar às prescrições contidas no RNK e no CDA:

- a) Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados;
- b) É expressamente proibido o tráfego de karts com o motor funcionando pelas áreas dos boxes;
- c) É proibido funcionar os motores dos karts no interior (garagem) dos boxes; e
- d) Mecânico, auxiliares, chefes e membros das equipes somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes usando calçado fechado.

Capítulo XI DA MANUTENÇÃO

Art. 17 – Constatada avaria técnica durante as atividades de pista, independentemente da sinalização da direção da prova através de bandeira preta com círculo laranja, o piloto deverá proceder conforme estabelecido neste artigo.

17.1 – TREINOS LIVRES OU DE AQUECIMENTO – O piloto deverá conduzir sua kart à área de manutenção definida no Regulamento Particular, para que sua equipe efetue o devido reparo ou transporte do kart, com motor desligado, para o boxe.

17.1.1 - Caso o piloto não consiga conduzir o kart até a área de manutenção por seus próprios meios, e for do interesse da equipe, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart da pista, sem a utilização de carrinho de transporte.

17.1.2 – A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

17.1.3 – O percurso entre os boxes e a saída para a pista deverá ser cumprido com o motor do kart desligado, transportado no carrinho apropriado.

17.2 – TOMADA DE TEMPO – Ao sair da pista, por qualquer motivo, inclusive o término da tomada de tempo, o piloto deverá conduzir sua kart ao Parque Fechado para pesagem e, caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que sua equipe o conduza ao Parque Fechado ao final da atividade.

17.3 – PROVA – Ao sair da pista, para reparos, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque de Manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde sua equipe efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca de chassi e/ou motor.

17.3.1 – Caso o piloto consiga sanar a avaria na pista, observada a devida segurança e sem se valer de qualquer forma de auxílio de terceiros, ele poderá retornar à prova.

17.3.2 – Caso o problema não seja sanado, e o piloto não consiga levar o kart até o Parque de Manutenção por seus próprios meios e sem auxílio de terceiros, o kart deverá ser estacionado em local seguro, somente sendo retirado ao final das atividades, após autorização da direção de prova.

17.3.3 – Ao final da prova, o kart deverá ser conduzido pelo piloto ao Parque Fechado.

17.4 – PENALIZAÇÕES – O descumprimento das regras acima causará ao infrator as seguintes penalizações:

- a) Durante os Treinos Livres – a critério dos comissários desportivos, observadas as disposições do RNK e CDA;
- b) Durante a Tomada de Tempos – exclusão ou desclassificação da mesma; e
- c) Durante a Prova – exclusão ou desclassificação da mesma.

17.5 – O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, exceto quando autorizado pelo comissário técnico.

17.6 – É proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo, bem como no *Grid* de Largada.

Capítulo XII DO ABASTECIMENTO

Art. 18 – O abastecimento dos karts deverá obedecer às disposições contidas neste artigo.

18.1 – Tanto na Tomada de Tempo, quanto para as provas, os karts deverão ser conduzidos ao Parque de Abastecimento com seus tanques completamente vazios, onde será fornecido o combustível.

18.2 – É terminantemente proibido, sob pena de desclassificação ou exclusão, além de outras penas complementares:

- a) Usar combustível que não seja o fornecido pela organização, ou adulterar o mesmo;
- b) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;
- c) Retornar com o kart aos boxes depois de abastecido; e
- d) A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja oficial de competição.

Capítulo XIII DA TOMADA DE TEMPO

Art. 19 – Observadas as disposições contidas no CNK, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de classificação com duração de 10 (dez) minutos, com participação de todos os inscritos na categoria ou agrupamento de categorias.

19.1 – Os pilotos que entrarem na pista, mas não conseguirem completar pelo menos uma volta, terão as suas posições no *Grid* determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado por tempo.

19.2 – Os pilotos excluídos ou desclassificados da Tomada de Tempo alinharão ao final do pelotão, após os incluídos na situação prevista no item anterior.

Capítulo XIV DO BRIEFING

Art. 20 – É obrigatória a participação de todos os pilotos inscritos na prova no *Briefing* que será realizado com o Diretor de Prova e Comissários Desportivos em local informado no Regulamento Particular de cada prova.

Capítulo XV DA LARGADA

Art. 21 – Na largada os karts serão dispostos dois a dois, para saída lançada, observadas as disposições contidas no RNK.

21.1 – É proibida qualquer manutenção no *grid* de largada.

21.2 – Após a abertura do Parque Fechado, o piloto que sair para a pista e retornar ao Parque Fechado fica impedido de voltar à pista até que seja dada a largada da prova, largando do parque quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

21.3 – Qualquer manutenção, sem troca de equipamento poderá ser autorizada pelo comissário técnico, desde que o kart seja levado para o Parque de Manutenção, onde permanecerá até que seja dada a largada da prova, largando do parque quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

21.4 – Caso haja mais de um kart nas situações previstas nos itens 21.2 e 21.3 acima, o critério de largada será do kart que se posicionar primeiramente para a largada e assim sucessivamente.

Capítulo XV DOS AUXILIARES DE PISTA

Art. 22 – Durante a prova permanecerá na pista, somente, um auxiliar de cada piloto, devidamente

identificado por jalecos fornecidos pela organização da prova, que deverá permanecer em local determinado pelo diretor de prova, para ajudar qualquer piloto, quando autorizado pela direção de prova e sempre que isso se fizer necessário.

22.1 – É vedado aos auxiliares permanecerem na beira da pista fazendo sinais aos pilotos.

22.2 – O piloto é responsável pelas atitudes dos seus auxiliares, podendo tais atitudes acarretar sua exclusão, desclassificação ou pena pecuniária.

22.3 - A critério da organização poderá ser cobrada caução pelo jaleco fornecido.

Capítulo XVI **ACESSO À PISTA**

Art. 23 – Somente pessoas autorizadas pela organização da prova poderão ter acesso à pista, devendo os demais permanecer na área dos boxes ou locais destinados ao público.

Capítulo XVII **DA VISTORIA TÉCNICA**

Art. 24 – Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério do comissário técnico, ficando retidos no Parque Fechado até a liberação dos mesmos.

24.1 – Após o término de cada prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição do comissário técnico para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados da prova.

24.2 – Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida.

24.3 – Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares na área de vistoria técnica, salvo quando autorizada ou solicitada pelo comissário técnico.

Capítulo XVIII **DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS**

Art. 25 – As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas, até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial, por concorrente da mesma prova e da mesma categoria (ou agrupamento de categoria, no caso de desportiva), em formulário próprio, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, cujos valores estão previstos no CDA.

25.1 – Somente serão aceitas reclamações assinadas pelos pilotos e, em caso do piloto ser menor de idade, pelo seu representante devidamente identificado na ficha de inscrição.

25.2 – Os recursos deverão seguir as disposições contidas no CDA, inclusive quanto ao pagamento de taxas.

Capítulo XIX **DAS PENALIZAÇÕES EM MULTAS**

Art. 24 – As penalizações em multa obedecerão às disposições contidas no Capítulo XVI do CDA.

Capítulo XX **DO PROGRAMAS HORÁRIO**

Art. 25 – O programas horário será divulgado no Regulamento Particular da Prova.

Capítulo XXI **DO REGULAMENTO TÉCNICO**

Art. 26 – O regulamento técnico da Copa obedecerá às disposições do RNK e características próprias estabelecidas neste regulamento.

26.1 – CHASSI – Somente poderão ser utilizados chassis homologados pela CBA, dentro dos seus prazos de validade, em perfeitas condições de funcionamento e segurança, sem oferecer risco aos pilotos e demais pessoas envolvidas no evento.

26.1.1 – Os critérios quanto às condições dos chassis serão de inteira responsabilidade do comissário técnico.

26.2 – MOTORES – Somente poderão ser utilizados motores homologados pela CBA, de propriedade das equipes e/ou pilotos, conforme segue:

ORDEM	CATEGORIA	MOTOR	
		FABRICANTE	ESPECIFICAÇÃO
1	MIRIM e CADETE	Honda	GX 160, 4 tempos, 5,5 HP
2	JÚNIOR e JÚNIOR MENOR	Riomar	MRA-I, refrigerado a água
3	SPRINTER	Multimarca	Refrigerado a água
4	SÊNIOR “B” ou “A”	Multimarca	Refrigerado a ar ou água
5	F-4	Honda ou Toyama	4 tempos a gasolina

26.2.1 – Para as categorias MIRIM, CADETE, JÚNIOR MENOR, JÚNIOR e SPRINTER, os demais componentes serão os homologados pelo CNK.

26.2.2 – Para as categorias SÊNIOR “B”, SÊNIOR “A” e F-4, os demais componentes serão livres.

26.3 – PNEUS – Para todas as categorias os pneus deverá ser de composto duro (selo vermelho), com exceção da categoria SPRINTER que será de composto médio (selo amarelo).

26.3.1 – Será lacrado um jogo de pneus para cada etapa, que poderão ser novos ou usados.

26.3.2 – A marca do pneu será especificada no Regulamento Particular de cada etapa sendo que, excepcionalmente, na primeira etapa serão utilizados pneus da marca MG.

26.4 – PESO – O peso considerado para fins deste regulamento será do conjunto kart/piloto, devendo o piloto estar trajando a indumentária completa.

26.4.1 – O peso do kart será considerado como este terminou a Tomada de Tempo ou Prova, não se admitindo o acréscimo de peças, acessórios, etc., que tenham se soltado ou caído durante a atividade praticada.

26.4.2 – No caso do piloto se apresentar para a pesagem com macacão molhado, deverá substituí-lo por outro seco.

26.4.3 – O peso do conjunto kart/piloto será o que consta da tabela abaixo:

ORDEM	CATEGORIA	PESO (KG)
1	MIRIM	100
2	CADETE	106
3	JÚNIOR MENOR	135
4	JÚNIOR	150
5	SPRINTER	155
6	SÊNIOR “B” ou “A”	167
7	F-4	190

26.5 – COMBUSTÍVEL – O combustível será fornecido pela organização.

Capítulo XXII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29 – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos.

Art. 30 – Todas as informações emitidas pelo Diretor de Prova, Comissários Desportivos, Comissário

Técnico, Cronometragem, incluindo resultados da Tomada de Tempo e Resultado das Provas, deverão ser fornecidos aos concorrentes através da Secretaria de Prova através de cópias dos documentos oficiais.

Art. 31 – Ao assinar a Ficha de Inscrição de cada prova, o piloto estará ciente que cumprirá fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK e do Regulamento Particular, se comprometendo a não recorrer, aos Poderes Públicos, de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos Poderes Desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

Art. 34 – A CBA, FADF, GMC, Patrocinadores e Administração do Kartódromo onde for realizada a prova, eximem-se, pó si, como pelos seus órgãos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil e/ou penal e/ou administrativa, decorrente de infrações ou acidentes ocorridos durante os treinos, tomadas de tempo, provas ou outras atividades durante o evento, recaindo essa responsabilidade exclusivamente naquele que deu causa ao fato, ao que o piloto concorrente ou seu responsável adere no ato da assinatura de cada inscrição.

Art. 35 – O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo da FADF e entrará em vigor na data da sua homologação pelo Presidente da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF, revogadas as disposições em contrário.

REFERÊNCIA OFICIAL
IN-FADF nº 001/11

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO

José Martins Rodrigues
Presidente

Brasília - DF, 10 de janeiro 2011.

Homologação da Instrução Normativa IN-FADF nº 001/11
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL

Napoleão Augusto Ribeiro
Presidente
