Sumário

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS 3
ART. 1º - ACORDOS 3
ART. 2º - ORGANIZAÇÃO 3
ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO 4
ART. 4º - ADENDOS DAS ETAPAS E EVENTOS 4
ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO 5
ART. 6º - CAMPEONATO 5
ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 6
ART. 8º - TOMADA DE TEMPOS 8
ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS 9
ART. 10º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA 11
ART. 11º- PESO 11
ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA 12
ART. 13º - TROCA DE MOTOR 12
ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS 13
ART. 15º ABASTECIMENTO 14
ART. 16º - LARGADA DA PROVA 14
ART. 17º - AUXILIARES 16
ART. 18º - CREDENCIAMENTO EM PISTA 17
ART. 19º - CRITÉRIOS ADICIONAIS 17
ART. 20º - PENALIDADES 17
ART. 21º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS 20
ART. 22º - FILIAÇÃO 20
ART. 23º - CHEFE DE EQUIPE 20
ART. 24º - BRIEFING 20
ART. 25º - RESPONSABILIDADES 21
ART. 26º - BANDEIRAS: 21
ART. 27º– PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS 25
ART. 28º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) 25
ART. 29º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) 26
ART. 30º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS) 26

CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS 27
ART. 31º - VALIDADE 27
ART. 32º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO 28
ART. 33º - PROCEDIMENTOS 28
ART. 34º - PNEUS 29
ART. 35º - LASTROS 29
ART. 36º – FILTRO HOMOLOGADO CBA OU CIK/FIA COM ELEMENTO FILTRANTE 29
ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO 30
ART. 38º – DISCOS DE FREIO 33
ART. 39º - ADITIVOS 33
ART. 40º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA 33
ART. 41º - PROIBIÇÃO DE LIGAR MOTORES EM CAVALETE OU EM OUTRA SITUAÇÃO QUE NÃO SEJA PARA O USO DO KART PARA SAIR PARA A PISTA NAS DEPENDÊNCIAS DO KARTÓDROMO DURANTE AS ETAPAS DA CSPKGV 34
CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECLAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS 35
ART. 41º - PROCEDIMENTOS: 35
CAPÍTULO IV – RECURSOS 37
ART. 42º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS 37
ART. 43º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS 38
CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2 40
ART. 1º - PROVAS POR ETAPA 40
ART. 2º - CATEGORIA e SUBCATEGORIAS 40
ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA 40
ART. 4º - ABASTECIMENTO 41
ART. 5º - PESO 41
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR 41
ART. 7º - PNEUS 47
ART. 8º PARTICULARIDADES DA SUBCATEGORIA SIXSPEED 48
CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500 48
ART. 1° - FORMATO DAS PROVAS 48
ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO 55
ART. 3° EQUIPES 56
ART. 4º – MANUTENÇÃO 56
ART. 5º - CATEGORIAS 56

ART. 6° - NUMERAÇÃO 56
ART. 7° - ABASTECIMENTO 57
ART. 8° PESO 57
ART. 9° - MOTOR/ CHASSIS 58
ART. 10 º CARENAGEM 61
ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS 63
ART. 12º REGRA DE “CLAIMING”: 64
ART. 13º SUPORTE DE SENSOR 64
ART. 14° PNEUS 65

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 1º - ACORDOS

1.1 O presente regulamento estipula as condições desportivas e técnicas de gestão da Copa São Paulo de Kart KGV (CSP), sendo redigido com observância das normas gerais ditadas pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP), pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e possui força de Lei Desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional. Os Pilotos e Equipes que firmarem suas inscrições para as provas declaram-se cientes, de acordo e submetem-se às condições e normas previstas neste regulamento.

ART. 2º - ORGANIZAÇÃO

2.1 A Copa São Paulo de Kart KGV edição 2021, será organizada pelo Clube Granja Viana (CGV) com supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

2.2 Caberá à Organização (CSP) a aplicação dos regulamentos e respectivos adendos em vigor, oriundos da Diretoria Técnica da FASP.

ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO

3.1 Em todos os casos em que o presente regulamento incorrer em omissão, as questões pertinentes serão submetidas às previsões descritas no Regulamento Nacional de Kart (RNK), Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo International Sporting Code e demais códigos da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Rotax Max Challenge Brasil (Regulamento Técnico e Desportivo ano 2021) e, ainda, analisados, julgados e decididos conforme o entendimento dos Comissários Desportivos.

3.2 QUESTÕES TÉCNICAS: Os adendos aos Regulamentos Técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação e com pelo menos 30 dias de antecedência em relação à data de realização da competição, conforme CDA, com exceção da primeira prova/etapa/Copa do ano que poderá se realizar antes dos citados 30 (trinta) dias. No caso em que a modificação de caráter técnico tiver implicações imediatas em questões de segurança, entrará em vigor imediatamente através de um "**Comunicado Técnico".**

3.3 QUESTÕES DESPORTIVAS: Todas as modificações desportivas serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ART. 4º - ADENDOS DAS ETAPAS E EVENTOS

4.1 Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo clube organizador ao Departamento Técnico Kart – Federação de Automobilismo de São Paulo (DTK/FASP) com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para aprovação e designação de comissários desportivos e técnicos.

4.2 Normas para redação de Adendos de Prova números 1 e 2: Deverão ser feitos em papel timbrado do clube organizador e seus cabeçalhos deverão conter: nome, natureza e definição da competição, local da competição, nome do kartódromo, data e supervisão da prova (DTK/FASP).

4.3 ADENDO Nº 1: destinado às autoridades da prova, que serão:
4.3.1 Comissários desportivos (nomeados pela FASP)
4.3.2 Diretor de prova,
4.3.3 Diretor adjunto,
4.3.4 Comissários técnicos e auxiliares,
4.3.5 Secretário da prova,
4.3.6 Equipe de cronometragem,
4.3.7 Responsável chefe de cronometragem,
4.3.8 Equipe de vistoria técnica,
4.3.9 Equipe de segurança,

4.3.10 Responsável chefe de segurança,
4.3.11 Serviço médico,
4.3.12 Médico responsável,
4.3.13 Locutor oficial,
4.3.14 Serviço de som e
4.3.15 Representante do clube.

4.4 ADENDO Nº 2: destinado aos horários oficiais, circuito(s) e duração de provas.

4.4.1 CIRCUITO(S): será(ão) definido(s) pela organização e estará(ão) à disposição apenas nos treinos oficiais.

4.5 Os adendos aos regulamentos desportivos entrarão em vigor na data da sua publicação.

ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO

5.1 É obrigatória a designação e presença dos comissários desportivos e técnicos para a validade das competições.

5.2 Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

5.3 Conforme artigo 83 do CDA, previsões deste regulamento e outras disposições aplicáveis, os comissários são autoridades capacitadas à aplicação de todas as sanções.

ART. 6º - CAMPEONATO

6.1 O campeonato será disputado em 4 (quatro) etapas, compreendidas em 08 (oito) eventos, sendo o último evento da 4ª etapa (EVENTO - VIII) denominado como “Super-Final”, conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA – EVENTO I – 06/02	**1ª ETAPA – EVENTO II – 06/03**	**2ª ETAPA – EVENTO III – 17/04**
2ª ETAPA – EVENTO IV – 22/05	**3ª ETAPA – EVENTO V - 19/06**	**3ª ETAPA – EVENTO VI – 14/08**
4ª ETAPA – EVENTO VII – 18/09.	**4ª ETAPA – EVENTO VIII – (Super-Final) – 20/11.**	

6.1.1 O CAMPEONATO RECONHECERÁ TÍTULOS PARA AS SEGUINTES CATEGORÍAS: Rotax “Micro” Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max e Masters, Rotax DD2 e DD2

Masters, KZ2, KZ2 Senior, Sixspeed, Pro 500.

6.1.1.1 O piloto, dupla ou “kart” (conforme seu número), contará pontos em cada prova que compuser o evento da respectiva etapa, entre o evento I e o VIII, com descartes obrigatórios, em número que dependerá do regulamento particular de cada categoria;

6.1.2 SUPER-FINAL: O EVENTO VIII da 4ª Etapa da Copa São Paulo será disputado como uma Super-Final que decidirá os Títulos de Campeão e Vice do Ano e Rookie do Ano.

Parágrafo Único. Em todas as categorias haverá o título de Rookie do Ano.

ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV

7.1 EVENTOS DE I A VII: Pontuação das provas de cada categoria por evento, conforme abaixo:

7.1.1 Para as categorias que realizam 2 provas (ou Prova Única em duas partes pontudas separadamente), será atribuído o mesmo peso na pontuação, conforme tabela abaixo:

PROVAS 1 E 2		
01 – 17 pontos	02 – 15 pontos	03 – 13 pontos
04 – 12 pontos	05 – 11 pontos	06 – 10 pontos
07 – 9 pontos	08 – 8 pontos	09 – 7 pontos
10 – 6 pontos	11 – 5 pontos	12 – 4 pontos
13 – 3 pontos	14 – 2 pontos	15 – 1 ponto

7.1.2 Para a Pro500 quando realizar prova (Endurance) :

EVENTOS ENDURANCE		
01 – 60 pontos	02 – 56 pontos	03 – 52 pontos
04 – 48 pontos	05 – 44 pontos	06 – 40 pontos
07 – 36 pontos	08 – 32 pontos	09 – 28 pontos
10 – 24 pontos	11 – 20 pontos	12 – 16 pontos
13 – 12 pontos	14 – 08 pontos	15 – 04 pontos

7.1.3 RESULTADO DO EVENTO E POSIÇÕES DE PÓDIO: a colocação de cada piloto ao final de cada evento será determinada pelo somatório dos pontos ganhos nas provas que compuseram o evento em cada categoria.

7.1.4 CRITÉRIO DE DESEMPATE PARA O EVENTO DENTRO DE CADA ETAPA: na eventualidade de dois pilotos terem obtido o mesmo número de pontos no somatório do evento, o desempate se dará pela colocação obtida na Tomada de Tempos, sendo o mais bem colocado aquele que largou mais à frente na 1ª prova, excetuando-se por disposições em contrário previstas em regulamento próprio da categoria.

7.1.5 Descartes por categoria:

7.1.5.1 ROTAX "MICRO" MAX, MINI MAX, JÚNIOR MAX, MAX, MAX MASTERS, DD2, DD2 MASTERS, KZ2, KZ2 SENIOR, SIXSPEED: 4 piores resultados **de prova** em pontos;

7.1.5.2 PRO500, PRO500 SÊNIOR, PRO500 LIGHT: Os eventos Sprint destas categorias são divididos em duas partes, com uma neutralização entre elas. Descartam-se 2 piores resultados em pontos de 1ª parte do evento e 2 piores resultados em pontos de 2ª parte do evento.

Parágrafo Único. Nesta categoria os descartes somente poderão ser realizados em uma das opções a seguir: a) Para provas de Sprint poderão ocorrer até 4 descartes como descrito acima ou b) uma prova Endurance, sendo a opção do competidor optar por descartar na modalidade Sprint ou na modalidade Endurance, não podendo fazer descartes nas duas modalidades; ou seja, ou faz descarte em uma ou na outra;

7.1.5.3 No caso em que o concorrente tenha sido desclassificado de uma prova ou de um evento, por qualquer motivo, de acordo com o CDA da CBA e o International Sporting Code da FIA não poderá ser agraciado com pontos ou qualquer outro tipo de premiação referentes à prova ou evento em questão, mesmo tendo sido inscrito. Provas ou eventos em que o concorrente tenha sido desclassificado não podem ser descartadas.

7.2 SUPER-FINAL: O EVENTO VIII da Copa São Paulo de Kart Granja Viana 2021 será chamado de Super-Final. Os pontos de cada prova serão considerados em multiplicação de uma vez e meia para o final campeonato (Títulos), bem como, valerão para a premiação do pódio da própria Super-Final, com exceção das provas da Categoria Pró500, que vão ser contabilizadas pela pontuação da última etapa, que dependerá do formato de referida prova e, assim, será contabilizada na forma dos itens 7.1.1 ou 7.1.2.

7.3 Os critérios de classificação e desempate em referido evento seguem o determinado nos itens 7.1.4 e 7.1.5.

7.4 CRITÉRIOS DE DESEMPATE PARA O CAMPEONATO

a) Se, ao término da Super-Final, somando-se os pontos dos 7 primeiros eventos (computando-se os descartes obrigatórios) com os das provas do VIII evento (conforme os itens 7.1.1, 7.1.2 e 7.1.3), houver empate, o resultado do VIII evento (Super-Final) será o critério de desempate.

b) Os critérios acima são válidos para o Título de Campeão do Ano e para o Rookie do Ano (o melhor estreante em cada categoria, excetuando-se ROTAX Micro-Max, KZ2 e PRO500 (todas).

ART. 8º - TOMADA DE TEMPOS

8.1 A Tomada de Tempos será realizada conforme definição no adendo nº 2 da prova.

8.2 É expressamente proibido fazer a Tomada de Tempo sem estar inscrito na prova ou mesmo sem pertencer ao grupo ou categoria que está na pista realizando a tomada, sem a devida autorização por parte da organização e/ou dos comissários desportivos. O piloto que porventura cometa tal infração será suspenso por tempo a ser determinado pela FASP e excluído do evento.

8.3 No caso excepcional em que o piloto não tenha realizado nenhum treino livre na semana caberá aos Comissários Desportivos estudar a viabilidade da participação deste na Tomada de Tempos e Provas, por questão de segurança (desconhecimento do traçado escolhido para a Etapa, entre outros motivos).

8.4 Em caso de empate no melhor tempo será considerado o momento em que o tempo foi marcado (quem realizou o melhor tempo primeiro largará mais à frente).

8.5 Durante a Tomada de Tempos somente terão acesso à pista os pilotos da categoria e seu auxiliar devidamente credenciados com jaleco, pulseira ou credencial, e o auxiliar deverá ficar somente nas áreas permitidas pela organização. Esse auxiliar somente poderá ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a Tomada de Tempos.

8.6 Nenhuma ferramenta ou carrinho será permitido na pista durante a Tomadas de Tempos. O mecânico/auxiliar que desrespeitar o descrito acima será primeiramente advertido verbalmente por um funcionário ou comissário da prova e, persistindo a infração, o piloto por este auxiliado poderá incorrer nas punições disciplinares regulamentares.

8.7 Se o piloto sofrer avaria mecânica que implique em sua parada, deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da Tomada de Tempos da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o parque fechado. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico, troca, substituição parcial ou total, na pista ou levar seu kart para os boxes para tal, ou mesmo no parque fechado ou Área de Reparo, sob pena de exclusão do piloto da Tomada de Tempos.

8.8 Entre o abastecimento e o início do período da Tomada qualquer reparo somente poderá ser feito com a autorização e acompanhamento do Comissário Técnico.

8.9 A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização do

Comissário Técnico e direção de prova, na área do parque de manutenção; se a substituição for por pneus slick os mesmos deverão estar devidamente lacrados. Qualquer troca de pneus lacrados deverá ser informada previamente ao Comissário Técnico para que este estude e confirme sua legalidade ou não.

8.10 O piloto que der por encerrada a sua Tomada de Tempos obrigatoriamente deverá se dirigir à balança ou ao grid (conforme indicado no briefing), permanecendo o seu equipamento em regime de Parque Fechado até sua liberação pelo Comissário Técnico. Se o piloto levar seu kart à balança ou Parque Fechado de espera mesmo sem ter concluído o tempo limite não poderá voltar à pista, ficando o equipamento em Parque Fechado após a pesagem. O abandono do Parque Fechado sem a autorização de um Comissário Técnico causará a desclassificação imediata do concorrente. Durante este período qualquer kart poderá ser submetido a uma Vistoria pelos Comissários Técnicos, que escolherão, a seu critério, quais e quantos itens serão verificados conforme o Regulamento Técnico da categoria, e quais e quantos itens serão lacrados para verificação posterior. Qualquer intervenção não autorizada por um Comissário Técnico em um kart, inclusive sua colocação sobre o carrinho ou conferência de calibragem poderá resultar em sua desclassificação.

8.11 Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à organização da prova dentro da pista durante a Tomada de Tempos e Provas. Qualquer infração a este item acarretará na exclusão imediata do piloto a que o membro infrator esteja ligado a Tomada de Tempos.

8.12 É expressamente proibida a permanência de parentes, amigos, coachs e cronometristas na área técnica durante a realização da tomada e ou prova;

8.13 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança, serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2. A separação da tomada será feita de acordo com o último treino cronometrado da categoria, sendo a metade mais rápida os componentes do Grupo 1 e os demais do Grupo 2. Caso algum piloto não participe do último treino, será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

8.14 É expressamente proibida a inscrição e/ou modificação de piloto inscrito em um kart após o início da realização da tomada de tempos, salvo autorização dos comissários desportivos.

ART. 9º- DURAÇÃO DAS PROVAS

9.1 A duração de cada prova será de aproximadamente:

9.1.1 MICRO MAX/MINI MAX: Serão realizadas 2 (duas) provas de 17 km/17 minutos.

Parágrafo Único. O grid de largada para a prova 1 será formado pelo resultado da Tomada de Tempos. Para a prova 2 o grid de largada será o resultado da chegada da prova 1. As provas do evento correspondente ao Brasileiro de ROTAX – evento independente que será realizado em uma das etapas da Copa São Paulo de Kart KGV –, terão configuração diferente, configuração essa a ser publicada em adendo correspondente no momento oportuno.

9.1.2 ROTAX JUNIOR MAX/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS: Serão realizadas 2 (duas) provas de 21 km/21 minutos.

Parágrafo Único. O grid de largada para a prova 1 será formado pelo resultado da Tomada de Tempos. Para a prova 2 o grid de largada será o resultado da chegada da prova 1. As provas do evento correspondente ao Brasileiro de ROTAX – evento independente que será realizado em uma das etapas da Copa São Paulo de Kart KGV –, terão configuração diferente, configuração essa a ser publicada em adendo correspondente no momento oportuno.

9.1.3 KZ2 GRADUADO – SÊNIOR - SIXSPEED: Serão realizadas 2 (duas) provas de 18km/18 minutos.

Parágrafo Único. O grid de largada para a prova 1 será formado pelo resultado da Tomada de Tempos. Para a prova 2 o grid de largada será o resultado da chegada da prova 1.

9.1.2.1 As Tomadas de Tempo das subcategorias serão realizadas separadamente.

9.1.2.2 Uma subcategoria somente largará separadamente se houver um número de inscritos superior a 15 (quinze).

9.1.3 PRO500 – PRO500 SÊNIOR – PRO500 LIGHT: Os EVENTOS de nºs I, II, III, V, VI e VII serão disputados em prova única de 1h e 20 min.

Parágrafo Primeiro. Os Eventos de nº IV e VIII (Super-Final) poderão ser disputados em provas de 3 horas, sempre e independentemente do número de voltas.

Parágrafo Segundo. Os grids de largada nos dois casos serão determinados pelo resultado da Tomada de Tempo.

9.1.4 Ficará ao critério da organização, no caso de existirem mais de 46 (quarenta e seis) pilotos inscritos, decidir sobre a possibilidade de haver provas classificatórias, que serão realizadas conforme a seguinte disposição:

- Classificatório “grupo 1” e classificatório “grupo 2”, com duração de 70% do previsto para a categoria. Cada piloto participará desta prova conforme a classificação obtida na Tomada de Tempos de seu grupo.

9.1.5 O resultado das provas classificatórias determinará os 36 (trinta e seis) pilotos para a prova final (18 melhores classificados de cada grupo). O autor da volta mais rápida entre os dois vencedores das classificatórias será o pole-position, e os demais participantes da sua classificatória ocuparão as posições ímpares. Os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

ART. 10º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA

10.1 Para ser classificado, o concorrente deve completar pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor;

10.1.1 Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais (não-inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior (menor). Ex: "12,6 voltas" será reduzido para "12 voltas";

10.1.2 Em caso de paralisação antecipada de uma prova com o total de voltas equivalente a mais de 75% (setenta e cinco por cento) do número programado, serão consideradas as colocações na volta anterior à paralisação e a corrida será encerrada. Caso contrário (menos de 75% das voltas programadas), deve haver nova largada e o Grid será montado pelas posições dos pilotos na volta anterior à paralisação.

10.1.3 Se a prova não for reiniciada por qualquer motivo, será considerada encerrada com pelo menos 02 (duas) voltas e menos de 75% das voltas, sendo atribuída a metade dos pontos aos concorrentes, recebendo a pontuação o piloto que tiver completado 75% das voltas completadas. Com menos de 2 voltas completadas a prova será considerada cancelada.

10.2 Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica, e somente deixar esta área mediante autorização do Comissário Técnico Chefe.

ART. 11º- PESO

11.1 O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pelos Comissários Técnicos a qualquer momento.

11.2 A falta de peso será considerada infração ao Regulamento Técnico da categoria.

Parágrafo Primeiro. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempos perderá a sua posição, devendo largar em último lugar.

Parágrafo Segundo. Se a falta de peso for constatada ao final da prova o piloto/kart será desclassificado imediatamente, sem direito a pontuação.

Parágrafo Terceiro. O concorrente cujo conjunto piloto/kart for desclassificado por falta de peso na primeira prova perderá a sua posição, devendo largar em último lugar na segunda prova.

11.3 Toda e qualquer manobra fraudulenta visando o aumento de peso do conjunto kart/piloto no momento da pesagem será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

11.4 Se constatado, em qualquer categoria, que o piloto iniciou a Tomada de Tempo ou Prova abaixo do peso correto e se aproveitou de tal situação para auxiliar (empurrar ou ''dar vácuo'') a outro piloto, o ato resultará na desclassificação dos dois envolvidos da Prova ou Tomada de Tempo.

ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA

12.1 Se o equipamento for danificado por acidente o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

12.2 Cada vez que os motores/karts tenham de ser devolvidos à organização serão vistoriados pelos técnicos do Kartódromo da Granja Viana. Se identificada qualquer modificação não-autorizada na especificação técnica que altere o desempenho de uma unidade (melhorando-a para vantagem própria ou piorando-a visando prejudicar outro concorrente que porventura possa ter aquela unidade sorteada para si) a equipe responsável pela adulteração será punida da seguinte forma:

12.2.1 PUNIÇÃO DESPORTIVA

12.2.1.1 Se a modificação for feita entre o treino livre e a tomada, a equipe não poderá realizar a tomada, sendo obrigada a largar da última posição na prova 1 ou única;
12.2.1.2 Se a modificação for feita entre a tomada e a prova 1, a equipe será desclassificada da Tomada de Tempos, sendo obrigada a largar da última posição na prova 1 ou única;
12.2.1.3 Se a modificação for feita entre as provas 1 e 2, a equipe será desclassificada da prova 1 e largará da última posição na prova 2.
12.2.2 PUNIÇÃO PECUNIÁRIA
12.2.2.1 Em todos os casos acima a equipe poderá ser multada em valor equivalente aos custos de reparo emergencial da unidade adulterada.

ART. 13º - TROCA DE MOTOR

13.1 Seguirá o estipulado no regulamento particular de cada categoria para penalidades desportivas. Caso seja constatada pela organização uma quebra proposital de motor alugado pelo KGV, o piloto será excluído e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 6 (seis) meses, tendo que pagar o valor de um motor novo, acrescido de 20%

como indenização de mão-de-obra.

13.1.1 KIT DO MOTOR – É de responsabilidade única e exclusiva da equipe a preservação das peças desse kit. Somente haverá troca de algum item após avaliação por parte da organização.

13.1.2 A avaliação do motor será realizada após a prova ou com até 2 dias uteis após o término do evento.

13.2 É vedado o intercâmbio de motores entre pilotos/equipes das categorias que competirem com motores alugados. Sendo constatado o intercâmbio, será aplicada a pena de desclassificação e multa a todos os pilotos/equipes envolvidos.

ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS

14.1 CAPACETE: Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e/ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Não será aceito o capacete com danos ao casco, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira.

14.2 MACACÃO, LUVAS E CALÇADOS: Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Estes itens deverão ser apresentados em perfeito estado de conservação, isto é, sem rasgos, partes desgastadas ou descosturadas causando exposição de porções do corpo do piloto. No macacão deverão constar de forma legível o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH. As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos.

14.3 PROTETOR DE PESCOÇO: Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

14.4 A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

14.5 Se o Comissário, ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Neste caso o piloto deverá apresentar ao Comissário outra peça de equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

14.6 É proibida à utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou

qualquer outra parte do corpo do piloto, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

ART. 15º ABASTECIMENTO

15.1 Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao “pré-grid” de largada.

15.2 O kart levado ao Abastecimento/Parque Fechado, tanto na Tomada de Tempos quanto na(s) provas(s), não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo se determinado pela organização ou quando autorizado pelo Comissário Técnico.

15.3 Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em “Regime de Parque Fechado”, isto é, nenhuma intervenção não-autorizada diretamente pelo Comissário Técnico nos karts é permitida.

15.4 O combustível será drenado no parque fechado pelo Comissário Técnico após o término da última prova por etapa.

ART. 16º - LARGADA DA PROVA

16.1 LARGADA LANÇADA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a saída lançada.

16.1.1 Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas.

16.1.2 O piloto que por qualquer motivo não puder largar em sua posição, ou se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

16.1.3 O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição a partir da linha vermelha de 110 metros ultrapassando seus concorrentes imediatos ou em posição que lhe beneficie no grid de largada, será punido pelos Comissários Desportivos com a penalidade de no mínimo 10 (dez) segundos, se a cronometragem for feita por sensores, ou com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica.

16.1.4 Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento em razão de o competidor estar fora de sua posição, após a linha de 110 metros supracitada, 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.

16.1.5 Se, por qualquer motivo, um piloto estiver “faltando” (não conseguiu colocar o kart em marcha e não está realizando a volta de alinhamento), sua posição deve ser deixada vaga pelo piloto imediatamente atrás (Ex: se o 2º colocado não estiver realizando a volta de aquecimento o 4º colocado deve deixar o espaço equivalente ao lado do 1º colocado vago até que seja dada a largada). A não-observação desta regra representará queima de largada por parte do piloto responsável pelo avanço da coluna.

16.2 Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor deverá ser penalizado por queima de largada de 03 (três) segundos; se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado em 10 (dez) segundos a critério dos Comissários Desportivos.

16.2.1 A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

16.2.2 A velocidade durante o procedimento de largada estará sob o controle do pole-position, que deve conduzir o pelotão em marcha reduzida de forma a mantê-lo alinhado, atendendo à sinalização do Diretor de Prova e auxiliares. Sua velocidade também não deve ser muito baixa nos casos em que os karts não sejam dotados de embreagem centrífuga ou acionada manualmente, sob risco de que karts parem durante o procedimento.

16.2.3 Será exigido para a largada que todo o pelotão, liderado pelo “pole-position”, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. 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.

16.2.4 Uma linha amarela está pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada pelo pole-position.

16.2.5 No caso da ocorrência de queima de largada será apresentada ao piloto infrator uma placa “Time Penalty” acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por um sistema de controle de velocidade, pela cronometragem, ou outro similar, na linha de 25 metros. A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada.

16.3 LARGADA PARADA: Os karts vão se posicionar no grid conforme a Tomada de Tempos. As largadas serão dadas através de Luz Vermelha (largar quando as luzes se apagarem) ou por

sinal de bandeira, e será considerada queima de largada qualquer movimento do kart a partir da luz vermelha acesa e antes de se apagar.

16.4 MANUTENÇÃO EMERGENCIAL:

16.4.1 Será proibida qualquer manutenção no "grid" de largada. Se autorizada por qualquer motivo pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, sem a troca de equipamento (chassis e motor), deverá ser feita na Área de Reparo determinada para a prova. O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

16.4.2 Qualquer intervenção mecânica feita durante a prova fora da Área de Reparo somente poderá ser realizada pelo próprio piloto, sem auxílio e sem ferramentas. Se for possível chegar à Área de Reparos seu mecânico, com as ferramentas necessárias, poderá auxiliá-lo.

16.4.3 A realização de manutenção em pistas/fora da área de reparos com o auxílio de ferramentas ou de terceiros implicará na imediata exclusão/desclassificação do piloto/kart.

16.5 QUEIMA DE LARGADA: O piloto/equipe que "queimar a largada" será penalizado no tempo da prova de acordo com os critérios de avaliação da "gravidade" da queima.

16.6 GRID MÍNIMO: Será exigido no "grid" um mínimo de 06 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos poderão participar da prova em outra categoria, desde que determinado pela organização e autorizado pelos comissários desportivos, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado. Somente com autorização específica dos comissários desportivos poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 06 (seis) karts.

16.7 JUNÇÃO DE CATEGORIAS: Caso duas categorias corram juntas, a posição de largada será formada por decisão dos organizadores.

16.8 "CORRIDA COM CHUVA": Se o diretor de prova declarar "corrida com chuva" (pista molhada), todos os pilotos deverão largar com pneu de chuva de fabricação nacional e homologado, lacrados previamente ou não de acordo com regulamento específico do item ou categoria.

ART. 17º - AUXILIARES

17.1 Durante a(s) Prova(s) e Tomada de Tempos permanecerá na pista somente 1 (um) auxiliar para cada piloto (conforme categoria), devidamente identificados por jalecos, pulseiras ou credenciais fornecidas e somente nas áreas designadas pela organização da prova.

17.2 Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos, pulseiras ou credenciais deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela organização da prova, sendo que logo após a liberação do “grid” de largada deverão se dirigir para estas áreas e só poderão sair destas quando o piloto tiver algum problema. É vedado a esses auxiliares permanecer na beirada da pista sinalizando a seus pilotos e consequentemente, atrapalhando a direção de prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, quando necessária, dos boxes. Os auxiliares deverão ajudar outro piloto que não o seu mesmo em qualquer situação, sobretudo em situações de risco. O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, incorrendo em penas disciplinares desportivas ou pecuniárias (multas) quando for o caso.

ART. 18º - CREDENCIAMENTO EM PISTA

18.1 É proibida a permanência dentro da pista de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, fotógrafos, cinegrafistas e os auxiliares mencionados.

ART. 19º - CRITÉRIOS ADICIONAIS

19.1 O KGV recomenda o uso de câmeras (Tipo “GoPro”), como forma de registrar possíveis incidentes que envolvam o piloto. As imagens podem ser usadas para auxiliar os Comissários Desportivos, caso seja solicitado. Se o piloto desejar que suas imagens sejam analisadas sem a solicitação dos Comissários, deverá registrar o protesto conforme descrito neste regulamento.

19.2 Durante a Copa São Paulo de Kart KGV 2021, serão observados os seguintes critérios:

19.2.1 Valor da inscrição: determinado pelo Clube Granja Viana.

19.2.2 Os pilotos inscritos deverão estar presentes junto à formação de grid no horário do encerramento do abastecimento.

19.2.3 O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, que determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a organização da prova de esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que o horário seja antecipado.

19.2.4 Para as categorias que possuem subcategorias é obrigatória a definição/indicação da subcategoria a que o piloto pertence pelo próprio piloto no ato da inscrição na etapa. É proibida a mudança após o início da Tomada de Tempos.

ART. 20º - PENALIDADES

20.1 São infrações a este Regulamento:

20.1.1 Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade da Prova, Oficiais de Competição e Organização;
20.1.2 Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado;
20.1.3 Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo;
20.1.4 Toda desobediência a qualquer dos artigos deste Regulamento e seus Adendos;

20.2 Todas as infrações ao International Sporting Code da FIA, CDA, RNK, Regulamentos Rotax e a este Regulamento, cometidas pelos pilotos e membros de sua equipe ou acompanhantes e convidados, poderão ser objeto das seguintes penalidades:
20.2.1 Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
20.2.2 Perda de posição no "grid";
20.2.3 Perda de volta;
20.2.4 Perda de posição na ordem de chegada;
20.2.5 Multa (independentemente de outras sanções);
20.2.6 Exclusão da prova;
20.2.7 Proibição de acesso à área técnica desportiva;
20.2.8 Desclassificação da etapa;
20.2.9 Penalizações em tempo;

20.3 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTI-DESPORTIVA: Esta bandeira está prevista no ISC da FIA e no CDA, e informa ao piloto que a Direção de Prova constatou uma manobra ou atitude em pista considerada desleal, considerando-o advertido. Se algo semelhante ocorrer o piloto poderá receber a Bandeira Preta, sendo excluído da prova e devendo recolher seu equipamento ao Parque Fechado.

Obs: se a atitude cometida for considerada grave pela Direção de Prova a Bandeira Preta pode ser mostrada imediatamente, não sendo necessário mostrar a de Advertência previamente.

20.3.1 ACÚMULO DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTIDESPORTIVA – (PARA TODAS AS CATEGORIAS): Se o piloto receber 03 advertências no decorrer do campeonato perderá 10 (dez) posições no grid de largada da próxima prova em que participar. A partir deste ponto sua contagem de advertência será zerada, excetuando-se por regra especificada em regulamento próprio da categoria.

20.4 DESCLASSIFICAÇÃO, EXCLUSÃO E/OU DESQUALIFICAÇÃO: O piloto/equipe pode ser desclassificado/excluído/desqualificado de uma prova específica ou de todo o evento, dependendo da severidade da falta desportiva cometida a critério dos Comissários Desportivos ou Diretor de Prova.

20.5 Se durante a Vistoria Técnica da 1ª prova uma irregularidade for detectada, o piloto/equipe

será desclassificado daquela prova. Itens não vistoriados ao final da 1ª prova, lacrados e vistoriados ao final da 2ª prova, e que estejam irregulares, causarão a desclassificação do piloto/equipe em todo o evento, isto é, em todas as provas que o compõe.

20.5.1 O piloto que for excluído do evento por falta cometida em uma determinada categoria (critério desportivo) também será impedido de continuar a participação em todas as outras em que estiver inscrito no mesmo evento, não tendo direito a ressarcimento das inscrições. Os resultados conseguidos em outras categorias realizadas antes da falta serão considerados;

PARÁGRAFO ÚNICO: Da penalidade de EXCLUSÃO, não caberá qualquer tipo de Recurso e/ou questionamento, bem como, desnecessária a oitiva das partes interessadas para a aplicação de tal penalidade.

20.6 A imposição das penalidades descritas no item 20.4, serão sempre precedidas de averiguações com as partes interessadas e testemunho de oficiais de prova ou membros da organização, excetuando-se pela penalidade de exclusão prevista em tal item, pois de referida penalização não cabe qualquer tipo de recurso/questionamento, tampouco é necessária a preservação de contraditório e ampla defesa para sua aplicação;

20.7 Na ausência das partes interessadas e que tenham comprovadamente recebido comunicação, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas;

20.8 O piloto é responsável diretamente por todos os atos comete e, também, pelos atos cometidos por membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo e entendimento dos Comissários Desportivos;

20.9 Os pilotos, mecânicos e demais pessoas ligadas a qualquer piloto que porventura participarem de brigas ou tumultos dentro do kartódromo poderão ser suspensos e proibidos de entrar no kartódromo por até 60 (sessenta) dias úteis, sem prejuízos na possibilidade de ser processado por atos violentos na esfera criminal e/ou cível, inclusive com a cumulação de penalidade de multa que deverá ser fixada entre 5 (cinco) e 50 (cinquenta) UP's, conforme artigo 137 do CDA. Na reincidência, poderá ser proibido de entrar no kartódromo por até 06 (seis) meses, inclusive com a cumulação de penalidade de multa que deverá ser fixada entre 05 (cinco) e 50 (cinquenta) UP's, conforme artigo 137 do CDA;

20.10 O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos poderá ser, multado e proibido de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, ou mesmo expulso do campeonato;

20.11 Funcionamento de motores no parque fechado somente quando autorizado por um

Comissário Técnico, por curto período, apenas para verificar seu funcionamento após intervenção igualmente autorizada;

20.12 Comentários abusivos em redes sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc) entre pilotos, equipes e Direção de Provas que denigram a organização e/ou pessoas associadas ao KGV, serão de total responsabilidade do infrator que arcará com as punições estabelecidas pela organização sem prejuízo de ações na esfera criminal e/ou cível.

20.13 No que se refere a questões técnicas, tudo que não estiver expressamente permitido por este regulamento, pelo Regulamento Nacional de Kart (RNK), Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo International Sporting Code e demais códigos da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Rotax Max Challenge Brasil (Regulamento Técnico e Desportivo ano 2021), está proibido, podendo o piloto ser imediatamente excluído/desclassificado da prova, por irregularidade técnica.

Parágrafo Único. No que se refere a questões desportivas, resta consignado que o que não está previsto de forma expressa nos regulamentos descritos no item anterior, também, é proibido, podendo gerar as mesmas penalizações retro especificadas no item anterior, salvo de autorizadas por meio de adendos desportivos ou por decisão dos comissários desportivos e organização do evento.

ART. 21º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS

21.1 O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FASP ou ao CLUBE com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, impedindo assim a participação do piloto em eventos, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

ART. 22º - FILIAÇÃO

22.1 Somente participarão em 2021 pilotos filiados e portadores da Carteira Emitida CBA 2021.

ART. 23º - CHEFE DE EQUIPE

23.1 No ato da inscrição cada equipe declarará à Organização da Prova o nome de seu responsável (Chefe de Equipe); somente esta pessoa será credenciada e autorizada a ter acesso ao Diretor de Prova/Comissários Desportivos e Técnicos.

ART. 24º - BRIEFING

24.1 É obrigatória a presença do piloto e/ou chefe de equipe ao Briefing com o Diretor de Prova.

O atraso acarretará em perda de metade do tempo disponível para a tomada ou a perda da melhor volta na tomada de tempo. Se o piloto estiver inscrito em mais de uma categoria poderá ser autorizado a participar do briefing apenas uma vez na etapa.

ART. 25º - RESPONSABILIDADES

25.1 A organização do evento, bem como o Kartódromo Granja Viana, se exime de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por infrações cometidas ou acidentes causados pelos participantes ou terceiros, durante os treinos e as provas. Esta responsabilidade será exclusivamente daquele que as tenha cometido, ou de seu responsável legal.

ART. 26º - BANDEIRAS:

I) As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário em conformidade com as normas e procedimentos a seguir:

26.1 BANDEIRA DE LARGADA:
- Deverá ser a Bandeira Nacional ou quadriculada, nas cores da bandeira nacional ou ainda bandeira verde;
- Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, autorizando a largada dos veículos.

26.2 BANDEIRA DE CHEGADA
- Deverá ser quadriculada, nas cores branca e preta;
- Indicará o final da prova e deverá ser apresentada sempre agitada até que o último veículo cruze a linha de chegada.

26.3 BANDEIRA VERMELHA:
- Deverá ser apresentada imóvel ou agitada;
- Indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou briefing, ou àquele indicado pelos Comissários;
- Quando apresentada pelo diretor de prova, todos os postos de observação deverão apresentar essa bandeira.
- Deverá ser utilizada para o fechamento da pista;
- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos com as penalizações previstas neste Código.

26.4 BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE:
- Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao do veículo do piloto infrator;
- Indicará que o piloto está sendo advertido em razão de conduta antidesportiva e deverá ser mostrada apenas uma vez.

26.5 BANDEIRA PRETA:
- Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número correspondente ao veículo do piloto infrator.
- Indicará que o piloto está sendo excluído da prova e automaticamente da cronometragem e deverá se dirigir ao box na volta seguinte.
- Se o piloto não obedecer ao comando da bandeira preta, dirigindo-se ao box no máximo em até três voltas, além da punição por multa, poderá ser suspenso automaticamente por 6 (seis) meses do campeonato.

26.6 BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA:
- Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número de identificação do veículo.
- Informará ao piloto que seu veículo tem problemas, e que ele deve parar na volta seguinte, no seu box ou no parque de manutenção, quando se tratar de prova de kart.
- O não atendimento da 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.

26.7 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.

Obs: A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca, preta, preta com círculo laranja e azul com "X" vermelho, previstas nos itens 27.3, 27.4, 27.5, 27.6 e 27.7, será tomada pelo Diretor de Prova, em conjunto com os Comissários Desportivos. Todavia, dependendo da urgência, a decisão poderá ser tomada apenas pelo Diretor de Prova.

II) BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO: As bandeiras utilizadas pelos oficiais de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas, a apresentação de uma bandeira "agitada" reforçará e acentuará o seu significado.
As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário, em conformidade com orientação do diretor de prova e obedecendo às normas e aos procedimentos a seguir:

26.8 BANDEIRA AMARELA:
- Indica sinal de perigo. Um incidente ocorreu e a pista poderá estar obstruída: reduza a velocidade e fique preparado para de desviar de um perigo;
- O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo.
- Seja qual for o caráter de uma situação de perigo, ele será indicado por essa bandeira.
- A sua apresentação de forma agitada indicará que a tal situação existe no setor imediatamente seguinte ao posto em que estiver sendo mostrada.
- A fim de sinalizar para os pilotos um novo perigo que vier a se apresentar no mesmo setor, e

sobre o qual eles não estiverem cientes, ela deverá ser apresentada agitada durante duas voltas.
- Em seguida, deverá ser mostrada imóvel durante outras duas voltas e retirada logo após, mesmo que o obstáculo não possa ser removido.
- Quando necessário, os pilotos deverão ser instruídos com as mãos ou com bandeiras, de modo que se mantenham no lado da pista que não estiver obstruído.
- Se a obstrução for muito séria, mas não o suficiente para justificar a parada total da prova, um mesmo posto deverá empregar duas bandeiras amarelas para sinalizar o perigo.
- Da mesma forma, essas serão apresentadas se a pista estiver completamente obstruída, até o momento em que o diretor de prova tiver as condições adequadas para a interrupção da prova.
- A fim de permitir aos pilotos procederem com tempo suficiente para a frenagem necessária, decorrente da existência de um obstáculo no setor onde a bandeira amarela estiver sendo apresentada, o posto anterior deverá apresentar um sinal de pré-aviso, sob a forma de uma bandeira amarela imóvel.
- O sinal de pré-aviso anterior às duas bandeiras amarelas agitadas será dado através de duas bandeiras amarelas imóveis.
- No caso de haver destroços de um acidente que tiver ocorrido entre o posto anterior e o seu posto, o sinalizador deste deverá apresentar igualmente a bandeira amarela.
- Caso seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior àquele em que a pista estiver obstruída deverá apresentar a bandeira verde.
- Os pilotos deverão, imediatamente após terem passado por uma bandeira amarela, apresentada imóvel ou agitada, manter suas respectivas posições e não fazer manobras de ultrapassagem, senão depois de terem transposto uma bandeira verde.

26.9 BANDEIRA AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS:
- Significa falta de aderência.
- Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista está significativamente prejudicada na zona posterior à bandeira.
- A utilização mais frequente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante ou qualquer outra substância que reduza a aderência tiver sido derramado(a) 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.

26.10 BANDEIRA VERMELHA:
- Indica que a prova, o treino, a tomada de tempo ou warm-up foi interrompido.
- Essa bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização, desde que o diretor de prova venha a se decidir pela interrupção.
- Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao

local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários desportivos.
- Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos Comissários Desportivos.

26.11 BANDEIRA VERDE:
- Significa fim de alerta.
- Deverá ser utilizada logo após o final da zona de perigo assinalada pela bandeira amarela ou amarela com listras vermelhas;
- Circunstancialmente, poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento ou início de uma sessão de treino, por ordem do diretor de prova.

26.12 BANDEIRA BRANCA:
- Indica a presença de um veículo lento e/ou veículo de serviço na pista;
- Através dela, os pilotos deverão ser informados de que estão a ponto de ultrapassar um veículo que estiver se deslocando a uma velocidade muito inferior àquela de seus veículos de competição;
- Deverá ser apresentada, quando um veículo de serviço entrar na pista ou quando um veículo de competição se deslocar em velocidade reduzida;
- Deverá ser mostrada agitada desde o momento em que o veículo lento passar pelo posto de sinalização, até o momento em que ele alcançar o posto seguinte;
- Depois do procedimento acima, deverá ser apresentada imóvel durante o tempo em que o veículo percorrer o setor do posto posterior e deverá ser retirada assim que o veículo transpuser este último;
- O responsável pela entrada de um veículo de serviço na pista deverá se assegurar de que o posto anterior ao local em que ocorreu essa entrada tenha sido devidamente avisado da situação;
- Se um veículo parar na pista, mesmo sendo de serviço, as bandeiras brancas deverão ser substituídas imediatamente pelas bandeiras amarelas.

26.13 BANDEIRA AZUL:
- Indica ao piloto que ele será ultrapassado por um ou por vários 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.

26.13.1 Não será necessária a apresentação da bandeira azul quando:
- No decorrer da primeira volta da prova, quando os veículos ainda estiverem agrupados.
- Dois ou mais veículos de possibilidades muito semelhantes estiverem muito próximos, disputando posição por várias voltas.
- Um veículo manifestar para outro o fato de que ele será ultrapassado (seja se afastando para a lateral da pista, seja fazendo gesto com a mão indicando sua intenção, ou por qualquer outro

meio).
- A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).
26.13.2 Será imperiosa a apresentação da bandeira azul quando:
- Ocorrer a obstrução caracterizada da ultrapassagem.
- Os veículos mais lentos estiverem a ponto de serem ultrapassados pelos veículos dos líderes da corrida.
- Um veículo rápido, após uma largada ruim ou parada nos boxes, alcançar os competidores mais lentos.
- Estando seca a pista, essa bandeira deverá ser usada com moderação.
- Em contrapartida, quando a pista estiver molhada, e os pilotos, sobretudo os de veículos do tipo monoposto tiverem dificuldades de visualizar os veículos que estiverem seguindo através da nuvem de água levantada, a bandeira azul constituir-se-á na sinalização preventiva por excelência.

26.14 Todo descumprimento da sinalização indicada ao piloto pela direção de prova poderá ensejar em sanção ao piloto e/ou equipe, podendo variar do acréscimo de tempo à exclusão do campeonato, seguindo as indicações disponíveis no artigo 5.3º e 21º deste regulamento, acumulado aos artigos 83º e 137 do CDA e artigo 19º do RNK, independentemente da aplicação de multa e outras previstas em lei.

ART. 27º– PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS

27.1 A não apresentação do piloto ao pódio sem a devida notificação e aprovação da organização de prova, poderá acarretar à perda de até 05 posições no grid da corrida da próxima etapa. O piloto deve se apresentar com a indumentária de competição, salvo autorização por escrito em contrário.

ART. 28º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

28.1 A numeração dos karts deverá estar obrigatoriamente localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150,0mm de altura e traço de 20mm, na cor preta. Nos painéis laterais, as medidas acima estarão limitadas às áreas disponíveis nos mesmos, devendo ser mantida a largura do traço. A utilização de material refletivo nas placas de identificação é proibida.

28.2 Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm, conforme especificado no regulamento técnico de cada categoria.

28.3 Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade do registro da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações

obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).

28.4 Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os treinos, tomadas e corridas. O uso de identificação incorreta ou o não-uso sujeitará o piloto a, no mínimo, interrupção de sua atividade de pista para correção, sem prejuízo de outras punições desportivas adicionais.

ART. 29º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 Somente poderá participar dos treinos oficiais (5ª e 6ª feira da semana da corrida) os pilotos já inscritos para a prova. O piloto infrator será convidado a abandonar o treino imediatamente e será multado em 1 (uma) UP.

29.2 O piloto somente poderá participar de um treino (livre ou oficial) de uma categoria se puder se enquadrar técnica (equipamento de acordo com o regulamento) e desportivamente (piloto portador de carteira CBA que se enquadre) na mesma. Por exemplo: piloto Junior não poderá participar de treinos da categoria Sênior e vice-versa; kart da categoria Executive não poderá participar do treino da categoria KZ2. O piloto infrator será convidado a abandonar o treino imediatamente e será multado em 1 (uma) UP.

29.3 Nenhum piloto poderá retomar atividades de treino (livre ou oficial) no Kartódromo Granja Viana se não pagar as multas devidas.

29.4 Para os treinos oficiais com saída pelos boxes (não em parque-fechado), o piloto deverá providenciar a entrega do ticket de liberação ao fiscal posicionado ao final dos boxes. Nenhum piloto será autorizado a treinar sem entregar o ticket;

29.5 VELOCIDADE NOS BOXES: É obrigatório e questão primordial de segurança que os pilotos entrem e saiam dos boxes em velocidade reduzida. Os oficiais do KGV e Comissário poderão, a qualquer momento, advertir pilotos que julguem ter trafegado em velocidade muito alta. Na segunda vez o piloto será excluído do treino e multado em 1 (uma) UP, e a cada caso subsequente a exclusão do treino será mantida e a multa será dobrada.

29.6 PESAGEM (quando obrigatória nos treinos): Os pilotos que registrarem peso inferior ao regulamentar da categoria em mais de 01(um) kg ao pesar na entrada dos boxes receberão uma advertência por escrito na primeira infração; a partir da segunda infração receberão um Time Penalty de 5 (cinco) minutos no treino seguinte. Este Time Penalty será aplicado na saída dos boxes. (aplicável somente às categorias dotadas de embreagem acionada ou centrífuga).

ART. 30º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

30.1 Os pilotos que possuírem sensor próprio devem manter o mesmo carregado e funcionando

corretamente; em caso de mal funcionamento durante os treinos o piloto será chamado aos boxes para reparos ou troca do sensor próprio por um da organização (poderá incorrer em time-penalty de 5 (cinco) minutos no treino seguinte, da mesma etapa ou seguinte). Se a falha ocorrer durante a tomada de tempos ou corridas o registro das voltas do piloto pode ser prejudicado, sem prejuízo para a organização.

30.2 Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do "suporte azul" (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.

CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 31º - VALIDADE

31.1 Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com a regulamentação técnica de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.

31.2 Ao final de uma Tomada de Tempo ou Prova/Bateria qualquer (quaisquer) kart(s) poderá(ão) ser vistoriado(s) pelos Comissários Técnicos que escolherão, a seu critério, quais e quantos itens serão verificados conforme o Regulamento Técnico da categoria, e quais e quantos itens serão lacrados para verificação posterior. Qualquer intervenção não autorizada por um Comissário Técnico em um kart, inclusive sua colocação sobre o carrinho ou conferência de calibragem ou outro item poderá resultar em sua desclassificação.

31.3 Qualquer exame procedido em um kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, não constatada no momento, e que porventura vier a ser constatada até o final da

competição, ou em outra etapa subsequente.

ART. 32º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

32.1 Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

32.2 A violação, quebra ou adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da prova ou da Etapa.

ART. 33º - PROCEDIMENTOS

33.1 O Comissário Técnico da prova procederá verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro lugar a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será feita:
33.1.1 Karts equipados com motores ROTAX:

33.1.1.1 Pelos titulares dos Centros de Serviço ROTAX, com verificação cruzada: o titular do Centro 01 (um) abre o motor do qual é responsável sob a supervisão do titular do Centro 02 (dois) e vice-versa.

33.1.1.2 Pelo titular de Centro de Serviço presente, se o outro não puder comparecer no momento da vistoria técnica.

33.1.1.3 Por um profissional gabaritado pelos Comissários se nenhum titular de Centro de Serviço estiver disponível no momento da Vistoria Técnica ou se assim determinarem os Comissários Técnicos, se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto.

33.1.1.4 O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

33.1.1.5 As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

33.1.2 Karts não equipados com motores ROTAX:

33.1.1.1 Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos, ou de um profissional gabaritado indicado pelos Comissários; a desmontagem poderá ser feita pelos Comissários se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mas neste caso com comunicação prévia.
O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do

equipamento pelo qual é responsável.
As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

33.2 Todas as peças porventura encontradas em desacordo com o regulamento serão retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

33.3 O Comissário Técnico poderá se valer de qualquer método para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

33.4 Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

ART. 34º - PNEUS

34.1 Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

34.2 Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

34.3 Piloto/equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos.

ART. 35º - LASTROS

35.1 Deverão ser presos firmemente com sistema de porca-trava de nylon ou castelo, porca e contra-porca ou similar.

ART. 36º – FILTRO HOMOLOGADO CBA OU CIK/FIA COM ELEMENTO FILTRANTE

36.1 Em caso de chuva, será permitido à retirada da espuma ou elemento de papel do filtro (desde que autorizado pelo Diretor de Prova) das categorias que utilizam o filtro homologado CBA ou CIKFIA com elemento filtrante.

ART. 37º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

37.1 É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

37.2 Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação, implicará na exclusão do piloto/kart por referida prática.

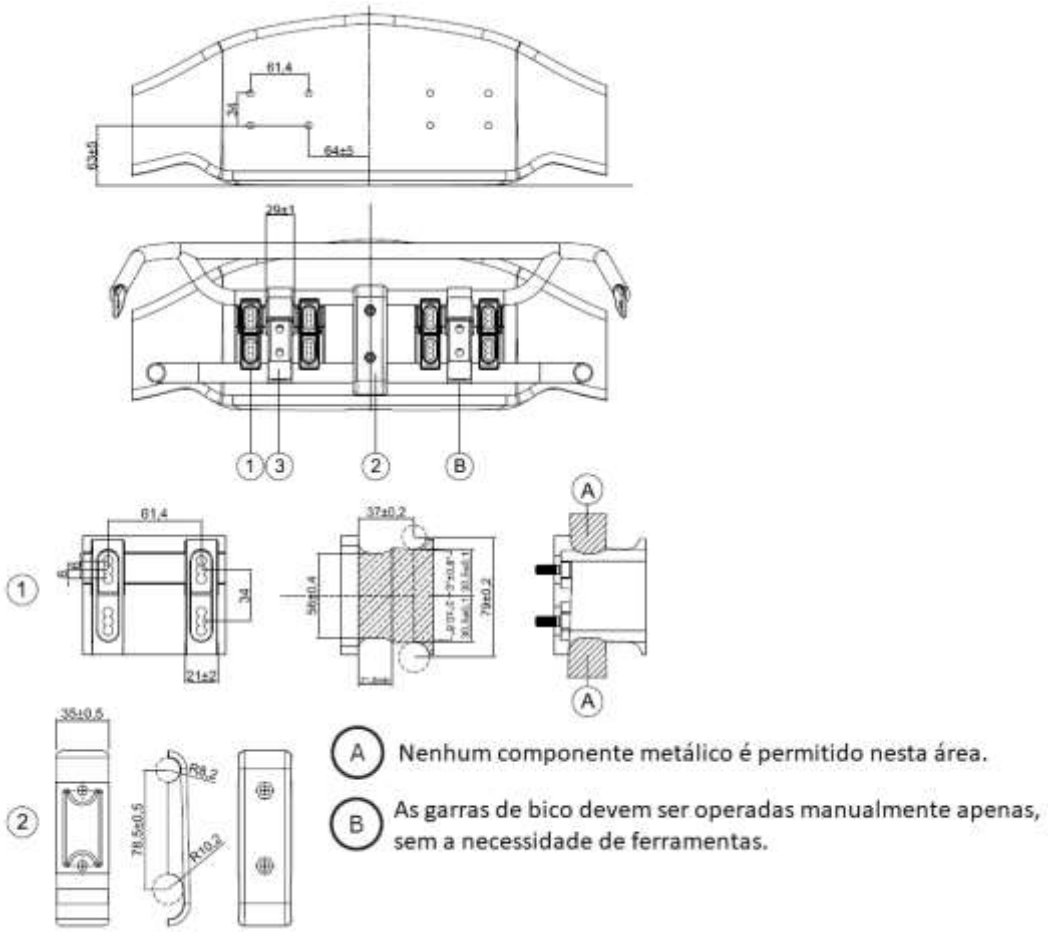
37.3 No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito.

37.4 Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nas situações dos itens anteriores, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

37.5 Em ocorrendo problema na tomada de tempo, como os acima citados anteriormente, o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante as 3 últimas voltas de uma prova e o piloto não parar para corrigir a avaria, haverá avaliação dos comissários técnicos, podendo, inclusive, incorrer em desclassificação do piloto/kart, conforme caso.

37.6 CARENAGEM FRONTAL (BICO) MODELO CIK/FIA: Esta peça é dotada de um sistema de fixação que permite o deslocamento da posição original para uma 2ª posição de descanso (sem que o bico se destaque do kart) todas as vezes que houver um impacto de maior energia. O objetivo é reduzir as colisões traseiras, intencionais ou não, com a clara intenção de coibir atitudes anti-desportivas.

37.6.1 Diagrama do kit de montagem universal padronizado:



37.6.2 O kit padrão é composto de:

37.6.2.1 Duas placas de plástico com 2 “gomos” cada uma, totalizando 4 gomos, parafusadas ao bico através de 4 parafusos cada, totalizando 8 parafusos;

37.6.2.2 Uma trava central em duas peças fechadas com dois parafusos

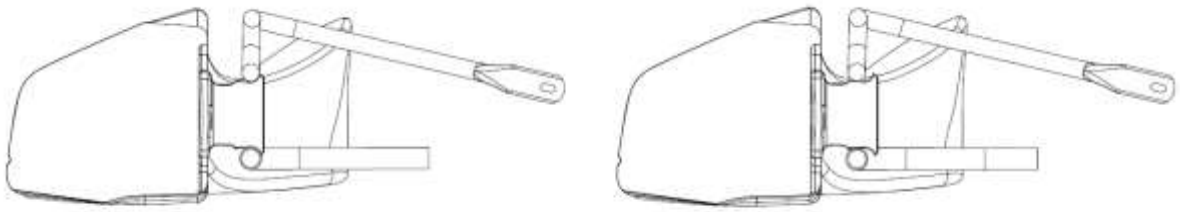
37.6.2.3 Duas travas de bico metálicas.

37.6.2.4 Nenhum outro material de nenhuma natureza pode ser usado nas peças que compõe o kit, de modo a alterar seu funcionamento. O bico deve poder transitar entre os estágios de fixação. Deve-se evitar o uso de qualquer substância sobre as peças do kit (mesmo que para limpeza), pois a checagem com o detector MiniRAE (“Cheirador”) pode ser feita a qualquer momento.

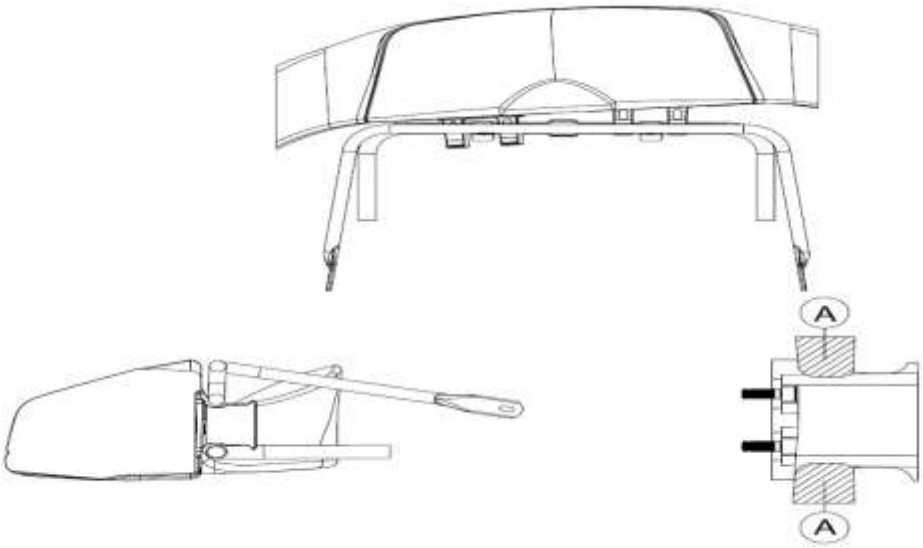
37.6.3 Antes de cada prova, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado de saída.

37.6.4 Durante as provas só é permitido corrigir a montagem na Área de Reparos.

37.6.5 Posições aceitáveis no diagrama a seguir:



37.6.6 Define-se “posição não-aceitável” se os gomos estiverem deslocados para sua posição mais estreita, em um dos lados ou ambos do bico. Posição não-aceitável no diagrama a seguir:



37.6.7 A bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não-aceitável. Os pilotos que estiveram nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada preta e branca ao final da prova serão punidos automaticamente em 5s somados ao tempo final de prova. Esta punição é inapelável.

37.6.8 Durante a tomada de tempo/treino classificatório, a bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não aceitável. Os pilotos que estiverem nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada preta e branca ao final da tomada de tempo/treino classificatório, serão punidos com a perda da melhor volta classificatória. Desta punição não cabe qualquer recurso e/ou reclamação. Esse dispositivo se fundamenta no §2º do inciso VII do artigo 24 do RNK (2021).

37.6.9 Quando os Comissários Desportivos reportarem os karts em que esta condição foi verificada aos Comissários desportivos, estes aplicarão automaticamente a punição prevista. Os pilotos em questão não deverão ser chamados a assinar o documento de punição.

37.6.10 Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado um bico que estava na posição incorreta ao receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será desclassificado do evento.

37.6.11 A checagem das peças com o MiniRAE ("Cheirador") não deve detectar mais que 5ppm. Se constatada irregularidade o piloto não será autorizado a participar da prova, mesmo que troque o conjunto. Se ao final da prova, poderá ser desclassificado.

37.6.12 O responsável pela montagem da Carenagem Frontal deverá fazê-lo sem o auxílio de qualquer ferramenta, aditivo ou qualquer outro material de auxílio ou retenção.

37.6.13 Procedimento de entrada no parque fechado: Os competidores deverão entrar no parque fechado para a tomada de tempos e provas com o bico desmontado para verificação, conforme imagem abaixo:

ART. 38º – DISCOS DE FREIO

38.1 Por questões de segurança, um desgaste total máximo (em qualquer posição da área de contato das pastilhas) de 1,5 mm será permitido. Discos com desgaste superior a este ou torneados para reduzir massa em qualquer espessura serão considerados fora de regulamento e, por consequência, tornarão seu usuário passível de desclassificação.

ART. 39º - ADITIVOS

39.1 Será permitido o uso de aditivos no sistema de arrefecimento, de todas as categorias que possuam motores refrigerados a água. É proibido o uso de álcool como aditivo. O Kartódromo da Granja Viana não se responsabiliza por danos causados aos motores.

ART. 40º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

Os seguintes itens, ao apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação,

mas poderão acarretar multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

40.1 Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 28º);

40.2 Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

40.3 Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, se estiverem em desacordo com regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento artificial das garras de bico);

40.4 Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, se estiverem em desacordo com regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico).

ART. 41º - PROIBIÇÃO DE LIGAR MOTORES EM CAVALETE OU EM OUTRA SITUAÇÃO QUE NÃO SEJA PARA O USO DO KART PARA SAIR PARA A PISTA NAS DEPENDÊNCIAS DO KARTÓDROMO DURANTE AS ETAPAS DA CSPKGV

A partir de 2021 será proibido ligar motores nas situações acima nas dependências do kartódromo, sejam eles de propriedade dos pilotos ou alugados pelo KGV. Esta medida tem por objetivo:
- Diminuir o nível de ruído emitido, garantindo o cumprimento de normas estaduais e municipais;
- Evitar desgaste desnecessário ou uso abusivo dos motores alugados pelo KGV;
- Proteger a integridade física e evitar lesões permanentes em funcionários, membros de equipe, pilotos e demais pessoas expostas a ruído.

Ligar os motores no Parque Fechado de largada será autorizado por um membro da organização, por tempo limitado. Findo este tempo, será sinalizado pela organização, e todos os motores deverão ser desligados imediatamente.
Como forma de instrução e tolerância, as faltas a esta determinação serão tratadas conforme segue:

MOTORES DE PROPRIEDADE DOS PILOTOS

- Será solicitado a quem estiver funcionando o motor nas situações acima que desligue o motor. O nome e número do kart serão anotados para futura referência.
- Em havendo reincidência de autor ou kart será aplicada uma multa equivalente ao valor vigente de uma locação de motor da ROTAX. O piloto do kart em questão será impedido de participar de qualquer atividade a partir de então até que o débito seja sanado.

MOTORES ALUGADOS PELO KGV

- Será solicitado a quem estiver funcionando o motor nas situações acima que desligue o motor. O nome e número do kart serão anotados para futura referência.
- Em havendo reincidência de autor ou kart o membro da organização fará o desligamento do motor por conta própria, e nova advertência será dada ao Piloto do kart.
- No caso de nova incidência do mesmo autor ou kart uma multa equivalente ao valor vigente de uma locação de motor da ROTAX ou 4 tempos, conforme o caso. O piloto do kart em questão será impedido de participar de qualquer atividade a partir de então até que o débito seja sanado.
- Se a qualquer momento for necessário checar o funcionamento de um motor, o piloto ou sua equipe pode solicitar a presença de um Comissário ou de um membro da Sala de Motores. Este acompanhará o procedimento e autorizará o funcionamento por 10 segundos a partir do momento em que o motor "pegar".

Parágrafo Único. As advertências aplicadas pelos motivos acima, terão cunho desportivo e servirão para contabilização em punição nos grid's, conforme disposição do item 20.03.1.

CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECLAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS

ART. 41º - PROCEDIMENTOS:

Seguem o estipulado no Código Desportivo de Automobilismo da CBA, particularizadas à modalidade do Kartismo, como segue.

41.1 DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO: As reclamações técnicas serão impetradas por piloto ou equipe contra participantes da mesma prova e categoria.
41.1.1 As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.
41.1.2 A reclamação deverá indicar o piloto ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.
41.1.3 Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

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

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

41.2.1 A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos

comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

41.3 DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO: A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

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

41.4 DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO: As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

I - Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início do treino classificatório.

II - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados pela secretaria de prova do evento.

41.5 DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO: Toda reclamação será obrigatoriamente recebida pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

41.6 DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS: As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

I – Reclamações Desportivas:
Caução de 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada;
Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;
Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.
II – Reclamações Técnicas:

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

41.7 DA CONVOCAÇÃO

41.7.1 Cumpridas todas as exigências e condições mencionadas neste Capítulo, o reclamante e

todas as pessoas por ele apontadas deverão ser ouvidas assim que for possível.

41.7.2 Os interessados deverão ser convocados em sequência poderão ser acompanhados de testemunhas.

41.7.3 Os comissários desportivos deverão assegurar que os interessados sejam convocados.

41.7.4 Em função da ausência de um interessado ou de testemunhas, o julgamento será feito à revelia.

41.7.5 Se o julgamento não puder ser feito de imediato, logo depois de ouvidos os interessados, estes deverão ser avisados do local e hora em que o mesmo será realizado.

41.7.6 Os prêmios conquistados por um piloto, navegador ou equipe que estiver sob reclamação não será entregue até ser solucionada definitivamente esta reclamação.

41.8 – DA DECISÃO

41.8.1 Todos os interessados deverão obrigatoriamente se submeter às decisões tomadas pelos comissários desportivos, salvo no caso de recurso previsto no presente Código.

41.8.2 A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação. Para tanto deve ser providenciado que os karts do protestado e do protestante permaneçam no Parque Fechado para exames.

41.9 Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juízes de largada e chegada, no exercício de suas funções.

41.10 Reclamações desportivas deverão ser acompanhadas do comprovante de pagamento da taxa e podem ser entregues com filmagens do evento gerador da reclamação, feitas por qualquer pessoa e apresentadas como provas adicionais ao julgamento dos Comissários.

CAPÍTULO IV – RECURSOS

ART. 42º - DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

42.1 DO DIREITO DE RECURSO: Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos, navegadores ou equipes da mesma prova e da mesma categoria, sem necessidade de caução.

42.1.1 O recurso é um direito de todo piloto ou equipe, impetrado contra os regulamentos e

comunicados do evento, assim como, contra decisões dos oficiais de competição. ‘

42.2 DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO: O recurso deverá ser apresentado por escrito preferencialmente em formulário próprio junto à secretaria da prova.

42.3 DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO: O recurso deverá ser dirigido aos comissários desportivos, acompanhado das informações que forem julgadas necessárias.

42.4 DOS PRAZOS PARA RECURSO: Os prazos para apresentação de recurso obedecerá ao que segue:

I – Os recursos contra a distância anunciada para a prova deverão ser apresentados até 2 (duas) horas antes do fechamento das verificações técnicas.
II – Os recursos contra a composição das provas deverão ser apresentados no mais tardar 1 (uma) hora antes do início dos treinos livres.
III – Os recursos contra um erro cometido durante um evento, concernente a um possível desacordo com o regulamento desportivo ou técnico de uma determinada competição, ou, ainda, contra a classificação para a largada e do resultado final da prova deverão ser apresentados, não ultrapassando 30 (trinta) minutos após a publicação do respectivo resultado pela secretaria de prova do evento.
IV – Os recursos contra uma decisão tomada por um comissário desportivo ou técnico deverão ser apresentados até 30 (trinta) minutos após sua notificação.
42.4.1 Para fins de contagem de tempo das classificações, valerá a hora inserida e assinada pelo secretário da prova, correspondente à sua fixação, no quadro de avisos do evento, que deverá se encontrar em local indicado no Regulamento Particular da prova.
42.4.2 A publicação oficial da classificação deverá preceder pelo menos 30 (trinta) minutos antes da distribuição dos prêmios.

42.5 DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS: Serão inadmissíveis toda e qualquer espécie de recurso contra:
I - Informes dos juízes de largada e de chegada.
II - Pesagem dos pilotos ou veículos, desde que cumpridas as regras estabelecidas neste Código.
III – A pena de exclusão.
IV - A Pena de “Drive-Through”.
V - A pena de “Stop and Go”.
VI – A pena de “Time-Penalty.
VII -Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos.

ART. 43º - DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS

43.1 DA JURISDIÇÃO: Os Tribunais de Justiça Desportiva – TJD, no âmbito estadual, e o Superior Tribunal de Justiça Desportiva – STJD, no âmbito nacional, são os órgãos de justiça desportiva, constituídos nos termos da legislação vigente.

43.1.1 O TJD e o STJD constituirão Comissões Disciplinares que julgarão, em primeira instância, os recursos impetrados junto aos mesmos.

43.1.2 Nos eventos em que houver necessidade de julgamento imediato quanto a recursos contra decisão dos comissários desportivos, poderá ser formada uma comissão disciplinar específica, composta, por no mínimo 3 (três) membros, nomeada pelo STJD ou TJD conforme o âmbito da prova, com finalidade única e exclusiva de julgar esses eventuais recursos.

43.2 DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR: – Esgotados os termos previstos no Capítulo anterior, o piloto, navegador ou equipe poderá recorrer à Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD, no caso de provas nacionais e dos Tribunais de Justiça Estaduais - TJD, contra as decisões dos comissários desportivos.

43.2.1 O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os comissários desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contada a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão.

43.2.2 No instante em que o recorrente notificar os comissários desportivos de sua intenção de recorrer, deverá efetuar o pagamento de 30% da taxa recursal conforme regimento de taxas em vigor, que não será devolvida mesmo que não venha interpor o recurso ou dele desistir.

43.3 DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR: Os recursos à Comissão Disciplinar deverão ser apresentados, por escrito, acompanhados dos comprovantes de pagamento das taxas previstas no regimento de custas do STJD ou TJD.
43.3.1 No caso da FAU, que não tiver publicado regimento de taxas do TJD da sua localidade, as mesmas corresponderão aos valores estabelecidos pelo STJD.

43.3.2 Para apresentação de recurso à Comissão Disciplinar, deverão ser seguidas ainda as regras prescritas nos Regimentos Internos dos TJDs e STJD, conforme o caso.
43.4 DO PRAZO PARA RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR: O prazo para a apresentação de recurso perante a Comissão Disciplinar é de 3 (três) dias, a partir da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova, começando a fluir no primeiro dia útil subsequente à mencionada notificação.

43.5 DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS: Das decisões das comissões disciplinares cabe apelação ao TJD, em eventos de âmbito estadual ou interestadual e ao STJD em eventos de âmbito nacional.

43.5.1 Também cabe recurso ao STJD das decisões dos TJDs, nos termos da legislação em vigor.

43.5.2 As condições para apresentação de recurso junto aos TJDs e STJD estão prescritas nos respectivos Regimentos Internos, bem como ao pagamento das taxas previstas.

43.5.3 Em caso de inexistência de Regimento Interno do TJD, prevalecerão as regras prescritas no Regimento Interno do STJD.

43.6 O KGV recomenda o uso de câmeras (Tipo “GoPro”), como forma de registrar possíveis incidentes que envolvam o piloto. As imagens podem ser usadas para auxiliar os Comissários Desportivos, caso seja solicitado. Se o piloto desejar que suas imagens sejam analisadas sem a solicitação dos Comissários, deverá registrar o protesto conforme descrito neste regulamento.

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO KZ2

ART. 1º - PROVAS POR ETAPA

1.1 Serão duas provas por etapa, a menos que haja disposição em contrário em adendo da etapa. A duração das provas em voltas será divulgada através do adendo de cada etapa.

ART. 2º - CATEGORIA e SUBCATEGORIAS

2.1 **KZ2 GRADUADOS**: Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK – A (Classificação GERAL).

2.2 **KZ2 SENIOR:** Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK – B (Classificação exclusiva para KZ2 Senior).

2.3 **SIXSPEED:** Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1980 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- B e para pilotos nascidos antes de 1976 portadores da carteira desportiva nacional: PSK- A.

2.4 Um piloto com carteira PJK, PNK ou PSK-B, com currículo que justifique (a ser analisado pela Organização) pode solicitar sua inscrição na categoria Sixspeed. A Organização pode, a seu critério, aceitar a solicitação, bem como revogar a autorização a qualquer momento com base no desempenho do solicitante.

2.5 Nas subcategorias KZ2 Senior e Sixspeed, o piloto iniciante (1º ano de participação em shifter-karts na carreira) mais bem colocado ao final das duas provas receberá um troféu como Melhor Rookie da Etapa.

ART. 3º - NUMERAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DE CATEGORIA

3.1 Placa amarela com números pretos

3.2 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria KZG (Graduados), KZS(Senior) e SX (Sixspeed) na cor preta com traço de 08mm.

3.3 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é exclusiva do piloto/equipe.

Parágrafo Único. O número será escolhido no ato da primeira inscrição, não podendo sofrer modificações posteriores, a menos que haja solicitação previa e autorização por parte da organização.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 **KZ2 GRADUADOS: 180 kg**
KZ2 SENIOR: 185 kg
SIXSPEED: 190 kg

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

6.1 **CHASSIS E FREIOS:** Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista no item 6.1.3 ou de acordo com adendos), dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) ("pinças"), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e

sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi ou freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.
Chassis e freios devem ser utilizados conforme suas Fichas de Homologação CIK/FIA OU CBA. Qualquer alteração em suas características que não corresponda ao constante na Ficha de Homologação poderá acarretar na desclassificação do concorrente.

6.1.1 EIXO: O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável. Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)

6.1.2 PÁRA-CHOQUES: Será obrigatória a utilização de pára-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

6.1.3 PAINEL DIANTEIRO (BICO): obrigatório o uso da peça padrão CIK-FIA, conforme Art. 37 deste regulamento.

6.1.4 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), CRG e KR (Kart Republic).

6.1.5 PILOTOS CONVIDADOS: Pilotos que porventura participem de provas isoladas, inclusive oriundos do exterior, estão autorizados a utilizar chassis homologados CIK-FIA não constantes da lista acima. Todavia terão de seguir a regulamentação específica de motores conforme item a seguir:

6.2 MOTOR:

6.2.1 KZ2 Graduados e Senior: Permitidos todos os modelos homologados CIK-FIA de qualquer época, conforme suas respectivas Fichas de Homologação, das seguintes marcas:

6.2.1.1 TM, MAXTER, OTK VORTEX, IAME, MOTORI SEVEN, ASPA Srl (Modena Motores)

6.2.1.2 As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

6.2.1.3 Modificações proibidas:

a) Interior do motor:
- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;

- número de dutos e janelas de exaustão;
- outras restrições conforme regulamentos específicos.

b) Exterior do motor:
- número de carburadores e diâmetro;
- Aparência externa do motor montado.

Parágrafo Único. A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

6.2.2 Sixspeed: Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

6.2.2.1 TM: modelos K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21), KZ10C (32/M/24), KZ-R1 (041-EZ-75)

6.2.2.2 K9 (339/M/09) – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 5 kg.

6.2.2.3 K7 – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 10 kg.

6.2.2.4 MAXTER: modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18), MXS 2 (13/M/24)

6.2.2.5 OTK VORTEX: modelo RVXX (40/M/18), RKZ (19/M/24), SHIFTER ROK (conforme regulamento específico da categoria), RSZ (012-EZ-76), RTZ (012-EZ-25)
6.2.2.6 IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21), SCREAMER 2 (22/M/24), SCREAMER 3 (040-EZ-24)

6.2.2.7 MOTORI SEVEN: modelo SEVEN L3 125 (34/M/09)
6.2.2.8 ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21), MKZ (37/M/24), KK2 (032-EZ-45)

6.2.2.9 As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

6.2.2.10 Modificações proibidas:

a) Interior do motor:
- curso;
- diâmetro (além dos limites máximos);
- linha de centro da biela;
- número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco;
- número de dutos e janelas de exaustão;

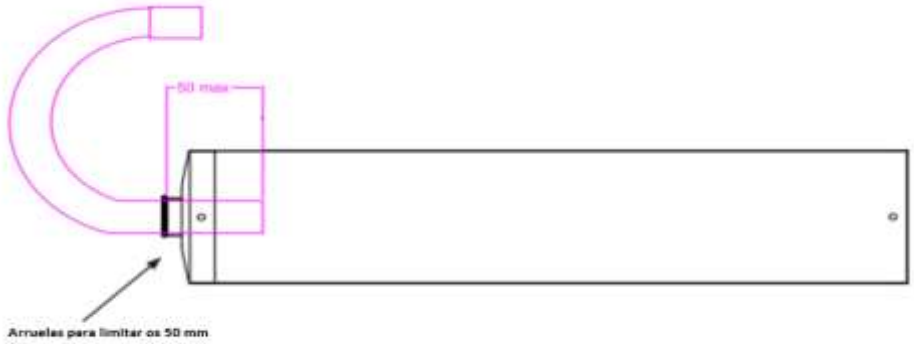
- outras restrições conforme regulamentos específicos.

b) Exterior do motor:
- número de carburadores e diâmetro;
- Aparência externa do motor montado.

Parágrafo Único. A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.

6.2.3 ESCAPAMENTO: Original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

6.2.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): Homologado CIK/FIA, qualquer marca, sem retrabalho, submetido a controle de ruído com decibelímetro. A organização se reserva o direito de reduzir o limite de ruído CIKFIA se assim entender ser do seu interesse, e solicitar que qualquer concorrente substitua sua peça por outra mais silenciosa, a qualquer momento. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20).



6.2.5 CARBURADORES: Delorto VHSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.

6.2.6 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação. Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.

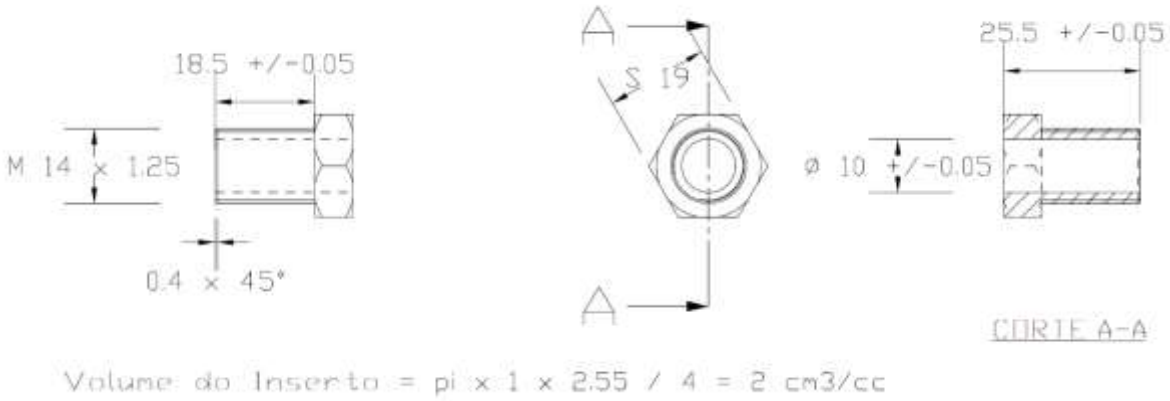
6.2.7 RELAÇÃO: Livre.

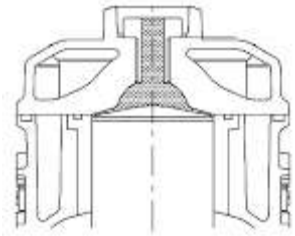
6.2.8 FLANGE: Livre.

6.2.9 VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO: Volume mínimo de 11cc, medido de acordo com o procedimento a seguir (Apêndice Nº 1A Technical Regulations, CIK/FIA):

Método geral de medição do volume da câmara de combustão:
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperature ambiente;
- Remova o cabeçote para checar invasão pela vela de ignição;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Unte a cabeça do pistão e a periferia do cilindro com graxa para torná-los impermeáveis;
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Cuidadosamente remova o excess de graxa;
- Instale novamente o cabeçote com o torque recomendado pelo fabricante;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluído de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.

Método alternativo de medição do volume da câmara de combustão:
- Remova o motor do chassis;
- Espere o motor chegar à temperature ambiente;
- Remova a vela de ignição e cheque a dimensão de 18,5 mm conforme ilustração;
- Rosqueie o insert no lugar da vela de ignição (torqueando-o da mesma forma que a vela estaria. O insert torqueado não pode ultrapassar a porção superior da câmara de combustão, da mesma forma que uma vela de ignição com a dimensão de 18.5mm correta);
- Coloque o pistão no ponto morto superior e trave o virabrequim;
- Com uma bureta graduada de laboratório (tradicional ou eletrônica), preencha a câmara de combustão com fluído de transmissão automática DEXRON VI até o topo do inserto.
- Se houver dúvida quanto à legalidade do motor, o Método geral descrito anteriormente deverá ser realizado.





É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

6.2.10 PISTÃO: Permitido utilizar qualquer pistão original dos fabricantes de motor autorizados, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

6.2.11 CILINDRO: Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

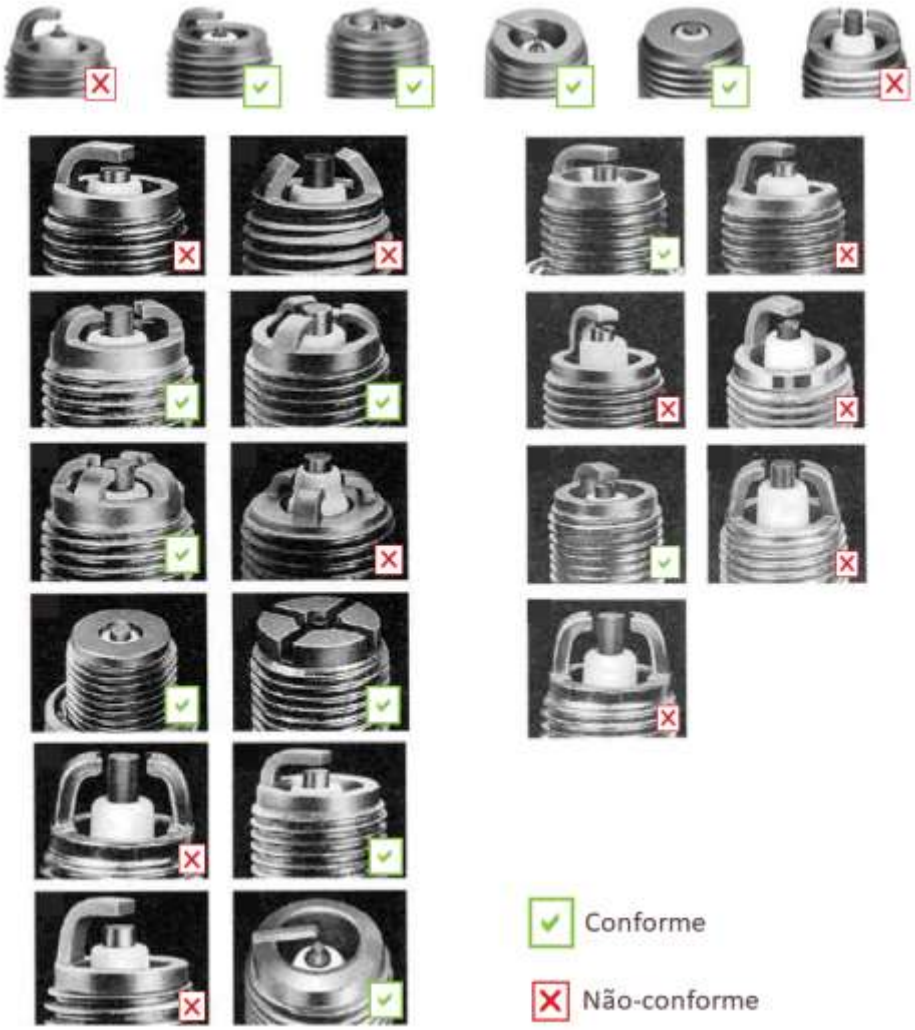
6.2.12 PIRÂMIDE: Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.
6.2.13 Os itens não relacionados de motor deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

6.2.14 FILTRO DE AR: Homologado CBA ou CIKFIA, sem retrabalho e completo.

6.2.15 IGNIÇÃO – ANALÓGICA: Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.

6.2.16 BIELA: Original das marcas homologadas.

6.2.17 VELAS: De produção em massa e originais sem retrabalho, que sigam o diagrama CIK/FIA anexo. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25



6.2.18 CÁRTER: Preparação Livre

6.2.19 RADIADOR: Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação SM (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação SW (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 1 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

7.4 O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

ART. 8º PARTICULARIDADES DA SUBCATEGORIA SIXSPEED

8.1 Caso o piloto receba acúmulo de advertências por atitudes antidesportivas, através de bandeira sinalizada ou escrita, em especifico para esta categoria, será punido conforme abaixo:

8.1.1 Pilotos com 02 advertências perderão 04 posições na próxima largada;

8.1.2 Pilotos com 03 advertências, irão largará em último colocado nas próximas provas do evento;

8.1.3 Pilotos com 04 advertências, sofrerão suspensão por 02 eventos;

8.1.4 Pilotos com 05 advertências, sofrerão suspensão por 04 eventos.

8.2 REGRA DE "CLAIMING"

8.2.1 Qualquer sistema completo de ignição de motor de piloto classificado nas três primeiras posições de um evento pode ser comprado por qualquer concorrente que tenha participado de pelo menos dois eventos na mesma categoria naquele ano, ou pela organização, ao final de qualquer evento pelo preço da tabela de momento de uma peça nova acrescido de 25%. Recusa na venda da bobina vai resultar na desclassificação do concorrente do campeonato.
O adequado FORMULÁRIO DE VENDA PELA REGRA DE CLAIMING deve ser preenchido por escrito e entregue à Organização ANTES QUE AS VISTORIAS TÉCNICAS SEJAM FINALIZADAS.

8.2.2 A Organização deverá avisar aos Comissários Técnicos que o sistema de ignição em questão foi comprado e deve ser retido, se não tiver sido escolhida para vistoria, deverá ser entregue na Sala de Vistoria, onde será retirado pelo comprador.

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500

ART. 1° - FORMATO DAS PROVAS

1.1 EVENTOS - I, II, III, V, VI e VII: **SPRINT**

1.1.1 Duração de 1:20h (uma hora e vinte minutos). Todas as equipes deverão realizar uma “volta de no mínimo 5 minutos” (que inclua uma parada nos boxes), que será oficializada pela cronometragem. Essa volta deve ser aberta até o 40º minuto de prova.

1.1.2 Não será considerada como válida a volta obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha.

1.1.3 Se uma equipe estiver dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha, o tempo desta parada será interrompido, valendo apenas o tempo cumprido até o momento da passagem do líder pela linha de chegada, na volta anterior ao acionamento da bandeira vermelha. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

1.1.4 RELARGADA – Quando a prova chegar ao 50º minuto, será apresentada uma bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e demais pilotos, que deverão parar os karts antes da linha de chegada para que o grid seja refeito com as posições reais, ao passo que serão organizados para o procedimento de relargada.

Parágrafo Único. Após a devida organização da ordem no grid dos pilotos, será realizada a relargada em fila indiana com apenas uma volta de apresentação, respeitando o limite de velocidade controlada pelo líder e a faixa central de rolamento. O tempo perdido para realinhar o grid após os 50 minutos será descontado do tempo total da prova.

OBS.: Os pilotos que estiverem em desvantagem de voltas, no ato da parada, terão todas as suas voltas recuperadas para a 2ª parte da prova.

1.1.5 PONTUAÇÃO – **Haverá pontuação separada para cada parte distinta da prova: até o 50º minuto, e depois da relargada, conforme a posição ao final de cada parte.**

1.1.6 PENALIZAÇÃO – No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 05 minutos (ex: fez uma volta de 4:59, faltando 01 segundo para completar: time penalty de 02 segundos; volta de 4:33 time penalty de 54 segundos).

1.1.7 BANDEIRA PRETA: Karts punidos com bandeira preta, serão excluido do evento.

1.2 EVENTO – IV e Super-Final (EVENTO VIII): **ENDURANCE**

1.2.1 TRAÇADOS:

1.2.1.1 EVENTO IV – a definir

1.2.1.2 EVENTO VIII - “500 MILHAS”.

1.2.2 Duração de 3:00h (três horas), em prova única.

1.2.3 Nesta prova, todas as equipes deverão executar 03 (três) paradas obrigatórias, quais sejam: 02 (duas) paradas de 05 (cinco) minutos cada e 01 (uma) parada de 08 (oito) minutos, que serão oficializadas pela cronometragem.

1.2.3.1 Caberá a cada equipe a decisão de qual é a ordem para cumprimento das paradas obrigatórias, bem como, quando realizarão cada uma delas, desde que providenciem tais paradas dentro do tempo limite de 02h40min. de prova, quando serão fechados os boxes. Portanto, até referido tempo de prova, as equipes terão de ter cumprido integralmente os tempos estipulados para realização das paradas obrigatórias.

1.2.3.2 Não será considerada como válida a volta obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Se uma equipe estiver dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha o tempo desta parada será interrompido, valendo apenas o tempo cumprido até o momento da passagem do líder pela linha de chegada na volta anterior ao acionamento da bandeira vermelha. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

1.2.4 A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua parada de 8 minutos.

1.2.5 PENALIZAÇÃO:

1.2.5.1 No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos (aplicável ao Sprint e Endurance) ou 8 minutos (aplicável ao Endurance) receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 5 minutos ou 08 minutos, penalidade essa que deverá ser cumprida em pista até o final da prova. (ex: fez uma volta de 4:59, faltando 1 segundo para completar: Time Penalty de 2 segundos; volta de 4:33: Time Penalty de 54 segundos).
OBS: esta punição poderá ser aplicada e cumprida nas modalidades de Sprint e Endurance

1.2.5.2 Em caso não cumprimento da parada obrigatória no tempo limite regulamentar do início da prova, a equipe será penalizada com o acréscimo ao resultado final de:
- Parada obrigatória de 5 minutos – 10 voltas por parada não cumprida
- Se a equipe ainda realizar a parada mesmo após o limite – 2 voltas.
OBS: esta punição se aplica aos eventos de Sprint

1.2.5.3 Ao final da prova, verificado pela cronometragem que os tempos de paradas obrigatórias não foram cumpridos integralmente pelas equipes, deverá ser acrescentado ao tempo final da prova da equipe infratora, o dobro do tempo que faltar para o cumprimento do total de 18 (dezoito) minutos de parada obrigatória.

OBS: esta penalidade se aplica aos eventos de Endurance.

1.2.5.4 DESOBEDIÊNCIA A BANDEIRA DE BOX: se a equipe receber a bandeira preta com bola laranja ou qualquer outra ordem de parar nos boxes e não a cumprir dentro do prazo máximo de 03 (três) voltas, após notificação, será penalizada com bandeira preta, portanto, estará excluído do evento o kart/piloto infrator.

1.2.5.5 Durante um evento de ENDURANCE a categoria PRO500 poderá realizar uma volta JOKER conforme divulgado com a programação da etapa.

1.2.5.6 REGRA ÚNICA: Todas as equipes inscritas para o evento poderão realizar uma (1) única vez a volta JOKER durante a prova. Esta volta deverá ser obrigatoriamente aberta e fechada na faixa principal da cronometragem.

1.3 TOMADA DE TEMPOS: será realizada em sessão com duração em adendo do evento, no qual os pilotos não terão limite de voltas para registrar seu tempo. Caso a quantidade de inscritos para a etapa alcance ou ultrapasse 25 pilotos/equipes será dividida em duas partes, cada qual disputada por metade dos karts inscritos. O 1º grupo será formado pelos karts que ocuparem as posições ÍMPARES da classificação da categoria Pro500 (geral), ou seja, o 1º, o 3º, o 5º e assim por diante. O 2º grupo será formado pelos karts que ocuparem as posições PARES da classificação da categoria Pro500 (geral), ou seja, o 2º, o 4º, o 6º e assim por diante.

Parágrafo Primeiro. O grid de largada será determinado por sequência simples, do melhor tempo para trás, considerando as duas partes agregadamente.

Parágrafo Segundo. Em condições climáticas em que haja prejuízo a um dos grupos, caberá ao diretor de provas decidir a intercalação por posição dos dois grupos, sendo que as posições de números impares serão atribuídas aos grupos mais rápidos.

1.4 Sempre que uma equipe cumprir uma punição no local pré-determinado pela direção de provas, esta equipe deverá fechar a volta na linha de largada/ chegada. É rigorosamente proibida a entrada no box na volta da punição, sob pena de exclusão/desclassificação do kart/piloto.

1.5 PROCEDIMENTOS DE BANDEIRA VERMELHA

1.5.1 – BANDEIRA VERMELHA: Caso seja necessária a interrupção de uma prova, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

I – Uma bandeira vermelha deverá ser mostrada no PSDP;
II – Simultaneamente, bandeiras vermelhas deverão ser apresentadas em todos os postos de sinalização;
III – A decisão de interromper a corrida poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

1.5.2 Quando a bandeira vermelha for apresentada, conforme o procedimento descrito no *caput* deste artigo, todos os veículos deverão, imediatamente, ter suas velocidades reduzidas e serem levados para local previamente descrito em *briefing*, ficando claro que:

I – Os veículos estarão em regime de "parque fechado" e ninguém poderá tocá-los (a menos que autorizado previamente por um Comissário), sob pena de exclusão sumária;
II – Caso não haja relargada, a classificação da corrida será a da volta precedente àquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada;
III – Os veículos de socorro ou de serviço poderão circular pela pista.
IV – Os boxes estarão fechados, de imediato, para entrada e saída de karts. (OBS: somente será permitida e entrada com a autorização dos comissários técnicos/desportivos ou pela direção de provas, em casos excepcionais após o fechamento dos box).

1.5.3 Durante a suspensão da prova:

I – O tempo total de prova continuará a ser contado;
II – Os pilotos poderão sair dos karts mas devem permanecer próximos aos mesmos, podendo ser chamados a qualquer momento. Poderão retirar capacetes, balaclavas e luvas se assim o desejarem;
III – Mudanças de piloto são proibidas, a menos que o kart seja levado aos boxes, realize uma parada de 6 minutos e troque de piloto, devendo relargar dos boxes;
IV – Somente Oficiais de Prova estão autorizados a permanecer no grid, além dos pilotos que estavam guiando os karts no momento da interrupção. Qualquer outra pessoa deverá ser autorizada previamente pelos Comissários (por exemplo, para levar algum kart para os boxes, empurrado).
V – Em caso de chuva poderá ser autorizada a entrada de membros das equipes para cobrir os karts com capa;
VI – Nenhum reparo será autorizado em regime de parque fechado, nem mesmo por parte do piloto.
VII - Mesmo os karts em box não poderão sofrer qualquer tipo de intervenção até o reinício de prova;
VIII – Caso comece a chover e a pista esteja em situação de CORRIDA EM PISTA MOLHADA (WET RACE) durante a interrupção o Diretor de Prova poderá autorizar a troca dos pneus, sendo certo que quem estiver em pista deverá realizar a troca de pneus no local e quem estiver nos boxes deverá realizar a troca nos boxes.

1.5.4 Em caso de relargada, deverão ser observados os seguintes pontos:

I – Os veículos que permaneceram no local designado da pista serão realinhados pelos comissários, em fila única, nas posições que ocupavam na volta precedente àquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.
II - As distâncias em pista na volta precedente serão neutralizadas, com os karts largando em

sequência. Voltas perdidas em relação ao líder não serão recuperadas;
II – Os pilotos que se dirigirem aos boxes durante a Bandeira Vermelha (para efetuar reparos, mudança de piloto ou reabastecimento) deverão realizar uma parada de 6 minutos e largar do mesmo, de acordo com as regras estabelecidas para largada;
III – Os pilotos que forem para o local designado da pista, e cujos veículos necessitarem de reparos mais específicos, poderão ser empurrados para os boxes para a execução dos respectivos trabalhos (com duração mínima de 6 minutos), e de lá deverão largar para continuação da prova, desde que autorizados pelos Comissários Desportivos.
IV – Os pilotos no ato da paralização da prova que estiverem nos boxes não poderão largar da pista após a retomada do grid para relargada com base nas posições da volta anteriormente completada, portanto, deverão aguardar, minimamente, 06 (seis) minutos após a relargada para retornar para a pista.

1.5.5 Após a interrupção de uma prova, estarão previstas as seguintes hipóteses:

I – Se menos de duas voltas tiverem sido completadas – a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original; caso não seja possível a relargada, nenhum ponto será considerado para campeonato, torneio, copa ou troféu;
II – Se mais de duas voltas e menos de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completados – se houver condições, a prova deverá ser reiniciada. Se não, a prova contará pontos pela metade, arredondando os números fracionados para o inteiro superior;
III – Se mais de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completadas - a prova poderá ser considerada completada e não haverá nova largada, sendo a classificação final a verificada na conclusão da volta que tiver precedido a interrupção da prova e a pontuação para campeonato será concedida na sua totalidade (caso não seja possível reiniciar a prova).

1.5.6 Veículos que tiverem iniciado parada obrigatória antes do acionamento da Bandeira Vermelha terão contados apenas os respectivos tempos até o final da volta precedente àquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada, tendo como referência o momento em que o último kart classificado a completou.
I – caso em que a prova será reiniciada: durante a interrupção a cronometragem informará ao Diretor e Comissários de Prova o tempo restante “a cumprir” de cada equipe que iniciou a parada obrigatória antes do acionamento da Bandeira Vermelha. A contagem do tempo deverá ser reiniciada no momento em que a Bandeira Verde ou Sinal Verde forem acionados, reiniciando a prova.
II – caso em que a prova não será reiniciada: o tempo faltante de cada equipe será dividido pelo tempo da volta mais rápida arredondado para o segundo inteiro superior (Ex: se a volta mais rápida for de 50.3 segundos, o tempo divisor será de 51 segundos). O número inteiro de voltas será descontado da equipe e o número fracionado será reconvertido em segundos e acrescido ao tempo, reposicionando a equipe dentro das outras com o mesmo número de voltas (Ex: se faltaram 2 minutos e 35 segundos para cumprir, e o tempo divisor for de 51 segundos, divide-se

155 por 51, resultando 3 voltas e 2 segundos.
OBS: equipes que não tiverem iniciado sua parada até a Bandeira Vermelha e a prova não for reiniciada não terão punição adicional, uma vez que a paralização ocorreu por motivos alheios à sua vontade.

1.5.7 REINÍCIO DE PROVA

I - A partir do instante em que o Diretor de Prova constatar que a pista apresenta condições para o reinício da prova ordenará que se mostre placa de 10 MINUTOS para que o líder inicie a(s) volta(s) de aquecimento;
II - Quando faltarem 5 minutos a placa 5 MINUTOS deverá ser mostrada. Neste momento os pilotos devem estar instalados nos karts, e a não observância desta instrução poderá ser punida com time-penalty de 10 segundos após o reinício de prova;
III – Em caso de declarada CORRIDA EM PISTA MOLHADA durante a interrupção e autorizada a troca dos pneus pelo Diretor de Prova, essa deverá ser realizada entre as placas de 10 MINUTOS e de 5 MINUTOS. A não observância desta instrução poderá ser punida com time-penalty de 10 segundos após o reinício de prova;
IV - Com os veículos realinhados em fila única, a relargada será feita em regime de Safety Kart Virtual, isto é, o líder conduz a fila indiana pelo traçado por uma (ou mais, a critério do Diretor de Prova) volta(s) lenta(s) e, aproximando-se da linha de partida em velocidade compatível, poderá ser autorizado a acelerar através da Bandeira ou Sinal Verde, sendo reiniciada a prova. Os boxes serão abertos para a entrada de karts no momento em que for autorizado ao líder que inicie a(s) volta(s) lenta(s). A saída dos boxes será autorizada a partir do momento em que o último kart do grid passe pela saída dos boxes após a Bandeira ou Sinal Verde.

1.6 PROCEDIMENTOS DE SAFETY KART VIRTUAL: Caso seja necessária a neutralização de uma prova, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

1.6.1 Apresentação de placa no PSDP (Posto de Sinalização de Direção de Provas) e em todos os postos de sinalização, com a mensagem PROVA NEUTRALIZADA.

1.6.2 Apresentação no PSDP da placa SKV (Safety Kart Virtual) acompanhada do número do kart líder, que deverá controlar o ritmo dos demais.

1.6.3 Bandeiras amarelas em todos os postos de sinalização e faróis amarelos em todas as posições disponíveis.

1.6.4 A partir deste momento todos os pilotos deverão reduzir imediatamente a velocidade, uma vez que a neutralização ocorre principalmente em casos em que a segurança está ameaçada. O líder deverá reduzir sua velocidade ao mínimo possível e trafegar com uma das mãos erguida, para esperar que os outros concorrentes alinhem-se em fila indiana. Os demais devem reduzir a velocidade para níveis similares a 50% até alcançar a fila indiana controlada pelo líder.

OBS: o alinhamento da fila indiana e manutenção de sua velocidade bem baixa é responsabilidade do líder. Se esse falhar em cumprir esta determinação poderá ser punido com Time Penalty de 10s a critério dos Comissários Desportivos e Diretor de Prova.

1.6.5 Todos os pilotos deverão se posicionar em fila indiana, respeitando a posição de pista no momento em que a neutralização foi acionada:

I – Distâncias entre karts sequenciais serão anuladas;
II – Voltas de atraso não podem ser recuperadas a não ser quando expressamente autorizado pelo Diretor de provas ou Comissários;
III – Qualquer ultrapassagem é proibida, antes da relargada, sob pena de Time Penalty que pode variar entre 30s e 2 min a critério dos Comissários. Se esta não puder ocorrer, com o fim da prova decretado sob SKV, o tempo da pena será adicionado ao tempo total de prova do kart em questão.
IV – Qualquer kart que apresentar movimento errático, desnecessariamente lento ou potencialmente perigoso poderá ter a situação analisada pelos Comissários Desportivos e, se estes julgarem necessário, poderá ser punido a critério destes.

1.6.6 Se um kart necessitar entrar nos boxes durante a neutralização para reparos ou abastecimento deverá obedecer aos procedimentos de parada, mas esta não será contada como parada obrigatória, podendo ser feita no tempo mínimo possível. Deverá ao final desta posicionar-se ao final dos boxes, aguardando a autorização de um Comissário para retomar o pelotão, ao final deste. Se vários karts estiverem ao final dos boxes aguardando a autorização, deverão respeitar a ordem de posicionamento (chegada) que estavam na posição de espera ao final dos boxes.

1.6.7 Karts que tiverem iniciado sua parada obrigatória antes da neutralização poderão cumpri-la normalmente, devendo apenas aguardar ao final do pit-lane a autorização do Comissário para se juntar ao final do pelotão em marcha reduzida.

1.6.8 O diretor de Prova indicará uma volta antes da relargada. O líder somente poderá retomar a velocidade a partir de agitada a Bandeira Verde ou acionado o Sinal Verde no PSDP. somente serão permitidas ultrapassagens após este momento. O período de neutralização da prova estará encerrado também a partir deste momento.

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.1 PONTUAÇÃO:
2.1.1 Os eventos em que ocorrerão provas **SPRINT** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO - COPA SÃO PAULO DE KART KGV**.

2.1.2 Os eventos em que ocorrerão provas **ENDURANCE** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO, COPA SÃO PAULO DE KART KGV**.

2.2 PÓDIO – Será feito conforme a posição de chegada das equipes, após descontos e penalidades verificadas e confirmadas pela cronometragem e pela Vistoria Técnica.

ART. 3° EQUIPES

3.1 EVENTOS COM PROVAS SPRINT: Poderão participar até 2 (dois) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para a pontuação vale o número do kart. Será declarada vencedora do evento do dia especificado a equipe que somar o maior número de pontos.

3.2 EVENTOS COM PROVAS ENDURANCE: Poderão participar até 4 (quatro) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para a pontuação vale o número do kart. Será declarada vencedora do evento do dia especificado a equipe que somar o maior número de pontos.

ART. 4º – MANUTENÇÃO

4.1 Será permitida a entrada de dois mecânicos na pista (desde que devidamente autorizados pelos comissários) para efetuar reparos no kart que por motivo de quebra não tenha condições de chegar aos boxes. Antes de qualquer reparo o kart deverá ser reposicionado em local seguro, fora da faixa de rolagem e distante das áreas de risco. Em nenhuma hipótese será permitida a entrada de carrinho na pista para remover o kart.

4.2 O kart que foi objeto de manutenção na pista, após o devido reparo, deverá ser direcionado aos boxes para de lá poder retornar para a prova, após a parada de 06 (seis) minutos, ao passo que poderá ser considerada esta parada para fins de cumprimento da parada obrigatória, caso o piloto não a tenha realizado ainda.

ART. 5º - CATEGORIAS

5.1 O campeonato será disputado entre **equipes** formadas por pilotos portadores das seguintes licenças de piloto: Junior, Novatos, Graduados, Sênior A e B.

5.1.1 PRO 500: classificação geral;
5.1.2 PRO 500 SENIOR: pilotos acima de 40 anos completos.
5.1.3 PRO 500 LIGHT: Pilotos com no máximo 2 (dois) anos de CDN, exceto CDN PKI, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light 2020, ou que esteja há 5 anos sem CDN.

5.2 A pontuação e pódio serão divididos em PRO500, PRO500 Sênior, PRO500 Light.

ART. 6° - NUMERAÇÃO

6.1 **PRO 500** - Placa BRANCA com número PRETO.
PRO 500 SENIOR – Placa PRETA com número BRANCO
PRO 500 LIGHT – VERMELHO com número BRANCO

6.2 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria: 500 na cor preta com traço de 8mm.

6.3 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é exclusiva do piloto/equipe.

ART. 7° - ABASTECIMENTO

7.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

7.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

7.2.1 Tanque original do fabricante do chassi. Não será permitido intercambio de tanques de diferentes fabricantes.

7.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

7.4 Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade máxima de 5 litros de combustível.

7.5 O abastecimento e o reabastecimento dos karts durante tomada de tempos e a prova deverá ser feito obrigatoriamente no recinto de abastecimento determinado pela organização e somente por pessoas designadas para esta função.

ART. 8° PESO

8.1 **PRO500, PRO500 SENIOR E PRO500 LIGHT: 200 KG**

8.1.1 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de

marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

8.1.2 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

8.1.3 Durante a prova, a qualquer momento em que um kart entrar para os boxes, terá de realizar a pesagem na balança de entrada. Não cumprir esta determinação (ignorar a balança, ou passar por ela ou ao lado dela sem parar, mesmo que volte depois), causará um time-penalty de 60 segundos ao kart assim que voltar à pista;

8.1.4 Falta de peso em até 5kg durante a prova causará um time-penalty de 60s ao kart assim que voltar à pista.

8.1.5 Qualquer falta acima de 5kg, durante a prova, causará a exclusão imediata do kart. Em adição, se identificado que o kart que pesou abaixo ajudou outro concorrente, este poderá ser penalizado da mesma forma que o "ajudante";

8.1.6 Ao final da prova a falta de peso em qualquer quantidade causará a exclusão sumária do kart. Durante a pesagem o piloto terá a oportunidade de descer e subir na balança por 3 vezes, sem que o kart seja retirado da balança (procedimento das 3 pesagens) para tentar chegar ao peso, sem que ninguém tenha qualquer contato com ele. É proibido beber água, jogar água na vestimenta, segurar qualquer objeto, ou utilizar de qualquer artifício que faça o peso total aumentar. Caso seja constatada qualquer ação no sentido de ludibriar o processo de pesagem, a desclassificação será imediata e o kart largará em último na prova seguinte, com acréscimo obrigatório de 5 kg ao peso mínimo de pesagem.

8.2 LASTRO: Fica estabelecido, somente para a categoria principal, **o lastro OBRIGATÓRIO de 8 kg para a equipe que vencer duas etapas consecutivas (serão acrescidos ao peso do kart na etapa seguinte).**

ART. 9° - MOTOR/ CHASSIS

9.1 CHASSIS - **PRO500, PRO500 SÊNIOR E PRO500 LIGHT:** Qualquer marca homologada CBA e/ou CIK/FIA desde que a marca tenha representante oficial no Brasil. Autorizado o intercâmbio de peças entre os fabricantes nacionais homologados CBA, com exceção ao disposto no item **9.1.2** . O chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, tanque de combustível e para-choque estendido para a proteção das rodas traseiras. Apenas 1 (um) chassi poderá ser utilizado por uma equipe em cada etapa, sendo o mesmo lacrado para fins de inspeção e controle.

9.1.1 Chassis CIK/FIA: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), KR (Kart Republic), CRG.

9.1.2 Sistema de freio completos (Cáliper (pinça), cilindros de acionamento e varões de comunicação com o pedal, mangueiras hidráulicas e disco(s) todos pertencentes ao mesmo

conjunto homologado CBA ou CIK e conforme a ficha de homologação (isto é, sem qualquer alteração que retire ou agregue material ou ainda mude suas características originais), de qualquer época (desde que em bom estado), podem ser intercambiados entre marcas diferentes de chassi.

9.1.3 EIXO: Mega 1030(+/-2) mm comprimento, 2.5mm de espessura mínima, dureza 90 (+/-3). Autorizado o uso de braçadeiras para auxiliar a fixação da chaveta dos suportes de disco e coroa.

9.1.4 CUBO DE RODA: Cubo traseiro de 90(+/- 1) mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, cubo dianteiro de 90(+/- 1) mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço, pára-choque traseiro de plástico homologado CIK/FIA e/ou CBA ou de aço com abas protetoras das rodas traseiras.

9.1.4.1 Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. Os demais equipamentos serão de livre procedência.

9.1.5 Nenhuma alteração será permitida em sua estrutura original, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível.

9.2 MOTOR- Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

9.3 SORTEIO E TROCA DE MOTOR: Os motores serão sorteados na 5ª feira que antecede o dia da corrida entre os pilotos inscritos para uso como treino oficial que será lacrado no chassi após o último treino de sexta-feira.

9.3.1 Se o piloto optar por trocar o motor após o último treino de 5ª feira não receberá punições.

9.3.2 Se o piloto optar por trocar o motor após o último treino de 6ª feira deverá fazê-lo até no máximo10 minutos após o término do último treino, mas receberá a punição de troca de motor.

9.3.3 Se o piloto optar por trocar o motor após a Tomada de Tempo deverá fazê-lo até no máximo10 minutos após seu término, mas receberá a punição de troca de motor.

9.3.4 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motores por evento. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo: 1ª troca – perda de 04 (quatro) posições na prova imediatamente posterior; 2ª troca – perda de 08 (oito) posições na prova imediatamente posterior;

9.3.5 O motor será devolvido ao final das duas provas.

9.3.6 Trocas de motor com defeito constatado pela organização não acarretam em punições

9.4 VELAS: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes

especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

9.5 RELAÇÃO

9.5.1 Coroa 41 dentes

9.5.2 Pinhão de 13 dentes. (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada equipe será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

9.5.3 Liberada o uso da embreagem Point Car, modelo F4/JR1P homologado CBA.

9.5.4 Liberadas as embreagens homologadas CBA.

9.5.5 Passo 428 (moto)

9.6 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor (modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização) e especial para chuva nesta condição (modelo fornecido pela organização). É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus SW. A constatação da ausência do filtro de chuva em qualquer balança nesta condição resultará em Time Penalty de 1 minuto. A reincidência resultará na exclusão da equipe.

9.6.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria no mesmo, a Equipe do referido kart terá que providenciar outro similar para esta substituição, e terá que ser fixado como demonstrado na foto abaixo:

9.7 ESCAPAMENTO: Modelo único WACS KGV2018, que deve seguir o desenho publicado pela organização no site www.kartodromogranjaviana.com.br e peça-modelo de posse da organização (“modelo de chapinha soldada no topo do miolo”) Proibido qualquer tipo de

modificação. Somente será liberada a troca do escapamento pela Comissão Técnica em caso de quebra, o mesmo deverá ser adquirido diretamente com a organização. Devido ao risco de rotação do escapamento, resultando em danos ao pára-choques traseiro de plástico devido aos gases quentes de escape, a organização autoriza o uso de defletores de calor ou limitadores de giro do escape de modo a impedir que a ponteira fique voltada para o pára-choques. **ESTE ITEM SERÁ SORTEADO PELA ORGANIZAÇÃO, CONFORME PROCEDIMENTO A SER DIVULGADO FUTURAMENTE.**

9.8 CURVA DO ESCAPAMENTO – Será fornecido pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério da Direção de Provas.
A organização KGV poderá realizar a entrega e lacração dos coletores de escapamentos nos boxes das conforme o horário divulgado na programação. Após os treinos as equipes que solicitarem a troca do motor conforme regulamento deverão se encaminhar com o kart até a sala de motores para realizar a troca do motor e a lacração do coletor de escapamento.
Não serão autorizados a entrada no Parque Fechado karts sem a devida lacração.

NOTA: QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVAS, IMPLICA EM NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. AVARIAS DURANTE A TOMADA OU PROVAS PODEM SER CHECADAS A QUALQUER MOMENTO POR QUALQUER COMISSÁRIO. SE A AVARIA RESULTAR EM MUDANÇA DO SOM EMITIDO AO PILOTO SERÁ MOSTRADA A BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA, INDICANDO QUE O KART DEVE REALIZAR UMA PARADA PARA EFETUAR O REPARO. SE QUALQUER AVARIA FOR CONSTATADA NA VISTORIA AO FINAL DA TOMADA OU PROVAS, O KART SERÁ DESCLASSIFICADO.

ART. 10 º CARENAGEM

10.1 Modelo único KGV2018, é obrigatório realizar cortes na carenagem conforme gabaritos anexados. Quaisquer outras modificações que venham ou não a alterar aerodinamicamente da carenagem são proibidas. Não serão permitidos adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos, venturis, etc.).

10.1.1 É obrigatório, por razões de segurança e confiabilidade, o emprego em karts de todas as marcas, dos seguintes dispositivos de estrutura e fixação das carenagens:

- Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como “espetos”);
- Fixação frontal: aparafusada diretamente no bico original do kart podendo ser usado amortecedores de borracha como distanciador na frente e obrigatório nas laterais do bico;
- Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart
- Para-choque traseiro: uso obrigatório de para-choque de plástico homologado CIK-FIA ou CBA ou de metal completo, totalmente revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340 mm (sem a barra inferior).

ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm

ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm

DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO

ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO

FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NAPARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE 44 mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200 mm

10.1.2 ARESTAS CORTANTES: Fica proibida qualquer saliência cortante e ou pontiaguda na parte traseira, que ultrapasse a linha do para-choque traseiro, exemplo: suporte de escapamento, suporte de placa, etc.

ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS

11.1 Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para adaptação para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de Vistoria Técnica).

11.2 CRITÉRIO DE USO: durante a troca de pilotos (o piloto portador de necessidades especiais entrou nos boxes e será substituído), o kart que entrou nos boxes deve parar completamente na entrada de seu box antes que o piloto substituto sente em seu próprio kart e inicie seu movimento.

11.3 A equipe deverá, nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto à área de abastecimento.

11.4 Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado por um Comissário, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado na porta de seu box. Em caso de acidente ou quebra, o kart poderá ser retirado de imediato do Parque Fechado e somente irá para a pista quando o outro kart danificado estiver consertado, sempre acompanhado por um Comissário Técnico ou Desportivo.

ART. 12º REGRA DE "CLAIMING":

12.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da PRO500 (Geral) poderão ser adquiridos por qualquer piloto/equipe que esteja devidamente inscrito, naquela determinada etapa, após o término do evento. O pedido de "Claiming" deve ser feito à Secretaria de Prova entre a largada da corrida e o final da Vistoria Técnica. Após o final da Vistoria Técnica o eixo não estará mais sujeito à aplicação da regra. Caso mais de um piloto requisite a compra de um mesmo eixo valerá o pedido do piloto de PIOR CLASSIFICAÇÃO.

12.2 O valor cobrado será o mesmo de um eixo novo vendido na loja Sabiá Racing e o pagamento deverá ser feito à vista em dinheiro ou cheque para o clube organizador. Caso o pagamento seja feito em cheque, o eixo ficará retido com a organização até a compensação do mesmo. O clube organizador irá adquirir um novo eixo e providenciará a entrega do mesmo para o piloto cujo eixo foi comprado.

12.3 O eixo objeto da regra será entregue no estado em que se encontrar ao final da Vistoria Técnica (com a condição de oferecer mínimas condições de montagem) e sem qualquer garantia por parte do vendedor ou Organização.

12.4 Se o piloto se recusar a vender o eixo será desclassificado da prova e perderá os pontos relativos àquela etapa.

12.5 Cada piloto poderá usar a Regra de "Claiming" uma única vez no ano de 2020.

ART. 13º SUPORTE DE SENSOR

13.1 Uso obrigatório, posicionamento vertical, com o uso do "suporte azul" (à venda na Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.

ART. 14° PNEUS

14.1 MG especificação SH (Vermelho), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

14.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

14.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação SW (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo da segurança.

14.4 O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

COPA SÃO PAULO DE KART GRANJA VIANA 2021

Federação de Automobilismo de São Paulo

COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2021
ADENDO AO REGULAMENTO

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 2º - ORGANIZAÇÃO

2.1 A Copa São Paulo de Kart KGV edição 2021, será organizada pelo Kart Clube Granja Viana (KCGV) com supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP)

2.2 Caberá à Organização (CSP) a aplicação dos regulamentos e respectivos adendos em vigor, oriundos da Diretoria Técnica da FASP.

2.3 A promoção/execução do evento Copa São Paulo de Kart KGV 2021 será exercida/realizada pela B. Carcasci Promoções de Eventos LTDA, devidamente inscrita no CNPJ sob o nº 09.100.129/0001-46.

09.093.751/0001-74
KART CLUBE GRANJA VIANA
Rua Dr Tomas Sepe,443
Jardim da Gloria CEP 06.711-270
COTIA - SP

KART CLUBE GRANJA VIANA