



RESUMO DOS REGULAMENTOS DESPORTIVO E TÉCNICO

CATEGORIA PRO500

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS

10.7 PRO500 – PRO500 SÊNIOR – PRO500 RENTAL - : As etapas 1, 2, 4, 5, 7 e 8 serão disputadas em prova única de 1h e 20 min. As etapas 3, 6, 9 e Super-Final (10) serão disputadas em provas de 3 horas. Sempre independentemente do número de voltas. O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e

10.8 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança:

10.8.1 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 ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

10.8.2 Caso haja mais de 36 pilotos haverá provas classificatórias: classificatória grupo 1 e classificatória 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.

10.8.3 O resultado das provas classificatórias determinará os 36 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. 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 Após cada sessão, depois da qual os motores tenham de ser devolvidos à organização, os mesmos serão vistoriados pelos técnicos do Kartódromo da Granja Viana. Na eventualidade da descoberta de 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 01 ou Única;

12.2.1.2 Se a modificação for feita entre a tomada e a corrida, a equipe será desclassificada da Tomada de Tempos, sendo obrigada a largar da última posição na Prova 01 ou Única;

12.2.1.3 Se a modificação for feita entre as Provas 1 e 2, a equipe será desclassificada da 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 a 03 (três) UP's, referente 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 06 (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 dois (02) dias úteis após o término da etapa.

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 de 10 (dez) Ups a todos os pilotos/equipes envolvidos.

ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS

14.1 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.

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.

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.

14.2 No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

14.3 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;

14.4 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, 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. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 Com o objetivo de melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

29.1.1 A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal. É obrigatória a colocação da numeração em cada lateral, em sua porção mais recuada, com área de 200mm de altura por 150mm de largura, como forma de facilitar a identificação dos karts por parte dos Comissários Desportivos.

29.1.2 Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço na frente e atrás, bem como 15mm de traço nas laterais.

29.1.2.1 Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira preta com círculo laranja, para se dirigir ao imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa, suspensão, etc.)

29.1.2.2 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. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

31.1 Os pilotos que possuem 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 (além do time-penalty de 05 (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.

31.2 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. 32º - VALIDADE

32.1 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 ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.



32.2 Qualquer exame procedido num 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. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

33.1 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.

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

ART. 34º - PROCEDIMENTOS

34.1 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:

34.1.2 Karts não equipado com motores Rotax:

34.1.2.1 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.

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

34.3 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.

34.4 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. 35º - PNEUS

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

35.2 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.

35.3 Se o piloto deixar de participar de uma prova, seus pneus ficarão em condições diferentes dos demais. Dessa forma, haverá uma punição em tempo na tomada de tempo e na etapa, ou provas da etapa em que retornar:

35.3.1 ROTAX MINI MAX/ ROOKIE, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS, ROTAX DD2 E MASTERS, KZ2 GRADUADOS E KZ2 SENIOR, SHIFTER ROK, Internacional OK, Pro500, Pro500 Senior, Pro500Rental: Pneus novos todas as etapas.

35.3 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. 36º - LASTROS

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

ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

38.1 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).

38.2 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 mesmo da referida prática. 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. Independentemente de o diretor



de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e 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 a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

ART. 39º – DISCOS DE FREIO

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. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

41.1 Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

41.1.1 Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 29º);

41.1.2 Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

41.1.3 Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento artificial das garras de bico);

Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO PRO500

ART. 1º - FORMATO DAS PROVAS

1.1 Etapas - 1ª, 2ª, 4ª, 5ª, 7ª e 8ª: **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. 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 no complemento da 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.

1.1.2 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. Os pilotos que estiverem em desvantagem de voltas terão todas as suas voltas recuperadas para a 2ª parte da prova. A relargada será feita 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. (Não haverá recuperação de voltas para a 2ª parte da prova)

1.1.3 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).

Bandeira Preta: poderá voltar na segunda prova desde que troque o piloto

1.2 Etapas – 3ª, 6ª, 9ª e Super-Final (10ª): **ENDURANCE**

1.2.1 TRAÇADOS:

1.2.1.1 3ª Etapa - “OVAL com S”

1.2.1.2 6ª Etapa – “IDA E VOLTA”

1.2.1.3 9ª Etapa – “JOKER”

1.2.1.4 10ª Etapa - “500 MILHAS”.

1.2.2 Duração de 3:00h (três horas). Todas as equipes deverão executar 01 (uma) “volta de no mínimo 5 minutos” na primeira perna (aberta até 70 minutos de prova), 01 (uma) “volta de no mínimo 5 minutos” na segunda perna (aberta até 160 minutos de prova) e 01 parada obrigatória na neutralização de no máximo 8 minutos (na qual será permitido trocar de pilotos e abastecer) (que incluam três paradas nos boxes), que serão oficializadas pela cronometragem.

1.2.3 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 no complemento da 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 PENALIZAÇÃO:

1.2.4.1 No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos ou 10 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 05 minutos ou 10 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).

1.2.4.2 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 05 minutos – 10 voltas por parada não cumprida
- Se a equipe ainda realizar a parada mesmo após o limite – 02 voltas.

1.2.4.3 A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua para de 10 minutos.

1.2.4.4 DESOBEDEIÊNCIA A BANDEIRA DE BOX: se a equipe receber a bandeira preta com bola laranja ou qualquer outra ordem de parar nos boxes e não cumpri-la receberá uma penalização de acréscimo de 02 voltas, e o piloto que estiver no kart nesta ocasião receberá “Cartão Vermelho”, não podendo mais participar desta prova.

1.3 TOMADA DE TEMPOS: será realizada em sessão com duração em adendo da etapa, na 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. O pole-position será o kart com o melhor tempo dos dois grupos. Os demais karts do grupo do pole-position ocuparão as posições ÍMPARES do grid (3º, 5º, etc.). Os karts do outro grupo ocuparão as posições PARES do grid (2º, 4º, 6º, etc.).

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.1 PONTUAÇÃO:

2.1.1 As etapas **SPRINT** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV, item 7.1.2.** (Vencedor recebe 17 pontos).

2.1.2 As etapas **ENDURANCE** contarão pontos conforme o **ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV, item 7.1.1.** (Vencedor recebe 34 pontos).

2.2 PONTUAÇÃO EXTRA – Os competidores receberão 50% da pontuação normal da prova, conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2019, de acordo com a colocação quando for apresentada a bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto, esses pontos serão somados apenas na pontuação para o campeonato dentro de cada etapa, não influenciando a posição de pódio.

Caso um competidor passe pela bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto de prova e não tenha realizado sua volta de 05 minutos; ou cumprido a penalização referente a não realização da volta de 05 minutos, o mesmo não terá direito a pontuação extra.

2.3 PÓDIO – Será efetuado conforme o somatório de pontos das duas pernas.



ART. 3º EQUIPES

3.1 Etapas 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 da etapa a equipe que somar o maior número de pontos na etapa.

3.2 Etapas 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 da etapa a equipe que somar o maior número de pontos na etapa

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.

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 SÊNIOR: pilotos acima de 45 anos completos.

5.1.3 PRO 500 RENTAL: pilotos de 13 anos completos e portadores das carteiras: Piloto Junior de Kart (PJK), Piloto Novato de Kart (PNK), Piloto Graduado de Kart (PGK), Piloto Sênior de Kart A (PSKA), Piloto Sênior de Kart B (PSKB) e PKI (Piloto de Kart Indoor)

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

ART. 6º - NUMERAÇÃO

6.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

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 (PRÓ 500) na cor preta com traço de 08mm.



6.3 Formato para as categorias

6.3.1 **Pró 500** - Placa BRANCA com número PRETO.

6.3.2 **Pró 500 Sênior** – Placa PRETA com número BRANCO

6.3.3 **Pró 500 Rental** – VERMELHO com número BRANCO

ART. 7º - 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 chassis. 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 05 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. 8º PESO

8.1 **Pro500, Pro500 Sênior e Pro500 Rental : 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.

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

ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS



9.1 CHASSIS - Pro500, Pro500 Sênior e Pro500 Rental: Qualquer marca homologada CBA e/ou CIK/FIA desde que a marca tenha representante oficial no Brasil, liberado o intercâmbio de peças entre os fabricantes nacionais homologados CBA. 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).

9.1.2 Para categoria Pró 500 Thunder liberado chassis THUNDER.

9.1.3 EIXO: Mega 1030(+/-2)mm comprimento, 2.5mm de espessura mínima, dureza 90 (+/-3).

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, para-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.

9.2.1 Sorteios de Motor: Quinta-feira serão sorteados motores para os pilotos inscritos para uso no último treino oficial. Cada motor será lacrado no chassi do kart pela organização e não será devolvido ao final do treino. Se o lacre for violado o kart poderá ser penalizado e/ou excluído da prova. Após o treino de sexta-feira será facultado à equipe a troca do motor em até 10 minutos depois do seu final

9.2.2 Tomada de tempo: Será permitido trocar de motor após a tomada, devendo também ser realizada em até 10 minutos depois do final da mesma. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor nestas duas ocasiões sem constatação pela de falhas ou problemas pela organização será penalizado(a) com perda de 4 (quatro) posições no grid de largada. Caso seja constatado pela organização quebra proposital o piloto será excluído, o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo.

9.3RELAÇÃO

9.3.1 Coroa 41 dentes

9.3.2 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.

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

9.3.4 Liberadas as embreagens homologadas CBA.

9.3.5 Passo 428 (moto)

9.4 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 WT. A constatação da ausência do filtro de chuva em qualquer balança resultará em Time Penalty de 1 minuto. A reincidência resultará na exclusão da equipe.

9.4.1 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:



ART. 10 ° 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 NA PARTE 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 a total adaptação, para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de vistoria específica).

11.2 CRITÉRIO DE USO: A equipe da qual fizer parte com 01 piloto portador de necessidades motoras especiais poderá usar este kart como sendo o 2º da equipe. A troca de kart será realizado à porta do box onde estiver esta equipe, sendo que o piloto que for substituir o piloto deficiente deverá permanecer ao lado de seu kart e somente poderá sentar e ser empurrado após a total parada do kart que adentrou ao box. A equipe deverá nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto a área de abastecimento. Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado pelo fiscal, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado a 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 de um fiscal ou de um comissário técnico ou desportivo.

ART. 12º REGRA DE “CLAIMING”:

9.1 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.

9.2 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.

9.3 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.

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

9.5 Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2019.

ART. 13º SUPORTE DE SENSOR

12.1 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. 14º PNEUS

13.1 MG especificação HZi (“Vermelho”), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

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



13.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (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 a vitória. 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 de segurança.

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.