



500 KM DE KART 2020

ART. 1º ORGANIZAÇÃO

A prova 500 KM de Kart Granja Viana, 24ª edição / 2020 será organizada pelo Clube Granja Viana e supervisionada pela FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO nos dias 13 e 14 de novembro de 2020.

ART. 2º QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO REGULAMENTO

2.1 Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento Técnico da FASP, com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo de Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

ART. 3º CATEGORIAS

3.1 LICENÇAS PERMITIDAS – A prova será disputada entre Equipes formadas por 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) e Piloto Sênior de Kart B (PSKB), e Piloto de Kart Indoor (PKI).

3.1.1 Os portadores de Licença Máster, PGC-B e PGC-A, quando convidados pela FAU para participar de provas estaduais de kart, não necessitarão de licença específica de kart (conforme ART. 31.3.9 do Código Desportivo do Automobilismo – CDA)

3.1.2 Pilotos de 13 a 15 anos serão aceitos apenas com a aprovação da organização, os karts que possuírem pilotos nesta idade deverão informar a secretaria de provas antes de efetuarem o pagamento de sua inscrição.

3.1.3 Um círculo laranja de diâmetro de 60 mm deverá ser colado ao lado da placa de numeração no caso de pilotos com idade citada no artigo 3.1.2.

3.1.4 CATEGORIAS DA PROVA

3.1.4.1 PRO 500: classificação geral;

3.1.4.2 PRO 500 SENIOR: pilotos acima de 40 anos completos.

3.1.4.3 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 2019, ou que esteja há 5 anos sem CDN.

3.1.4.4 Pódio será dividido em PRO500, PRO500 Sênior, PRO500 Light.

3.2 EQUIPES

INSCRIÇÕES – Será permitido que 01 piloto participe de no máximo 02 equipes, devendo o mesmo estar inscrito nas devidas equipes, caso contrário a equipe estará automaticamente “desclassificada”.

3.2.1 Composição das equipes – Podem ser compostas por no mínimo 2 (dois) pilotos e, no máximo 6 (seis) pilotos, independente de suas graduações.



500 KM 2020

- Inscrição para o evento;
- Treinos Livres: A PARTIR DE QUARTA FEIRA.
- Aluguel de 01 motor;
- Gasolina comum para a Tomada de Tempos, Top Qualify e Prova;
- 01 credencial de carro por kart;
- 03 credenciais de mecânico;
- De 02 até 06 credenciais para piloto (somente pilotos inscritos no kart);

ART. 4º RESPONSABILIDADES DO PILOTO

- 4.1** Todos os pilotos deverão assinar um termo de responsabilidade junto à Secretaria de Prova. Caso contrário a equipe será impedida de participar da prova.
- 4.2** Todos os pilotos deverão participar do Briefing Oficial com o Diretor de Prova, que será realizado em local determinado pela organização.

ART. 5º FORMATO DA PROVA

5.1 TOMADA DE TEMPOS – As equipes serão divididas em 02 grupos, denominados grupo 01 e 02, seguindo a ordem de inscrição. Cada grupo fará 01 tomada de tempos de 10 minutos. Ao término de cada grupo, os 5 mais rápidos, farão uma volta lançada saindo de um ponto especificado pela organização para uma volta lançada. O mais rápido do grupo será o primeiro a sair e assim sucessivamente. Os 5 karts sairão com um intervalo entre si de 8s. Caso um piloto atrapalhe o outro, os comissários irão analisar caso a caso podendo desclassificar este piloto de todas as etapas classificatórias fazendo que o mesmo largue em último lugar.

OBS: Os 5 primeiros de cada grupo serão destinados à área de espera antes da pesagem, para agilizar o processo. Se, após o TOP QUALIFY, qualquer kart for pesado e encontrado abaixo do peso regulamentar, será desclassificado da tomada de tempos e largará nas últimas posição.

5.2 FORMAÇÃO DE GRID – GRUPO 1 X GRUPO 2 – Melhor tempo determinará qual grupo será o das posições ímpares no grid – 1, 3, 5 e assim sucessivamente.

5.3 REGRAS PARA TOMADA E TOP QUALIFY

- 5.3.1** Somente um piloto por equipe poderá fazer parte da Tomada de Tempo.
- 5.3.2** Durante a Tomada de Tempos os pilotos não terão acesso aos boxes e não poderão executar reparos mecânicos. Na eventualidade de danos ao kart sua Tomada de Tempos será encerrada, devendo dirigir-se à balança. O kart que, em razão de danos



ocorridos durante a Tomada de Tempos, não puder realizar o TOP QUALIFY, será classificado em último do grupo de Top Qualifiers, NÃO PODENDO REALIZAR A VOLTA LANÇADA EM NENHUMA HIPÓTESE;

- 5.3.3** Ao término da Tomada de Tempos o piloto designado pela equipe que participou da mesma deverá pesar junto com o kart, sob pena de desclassificação.
- 5.3.4** Ao término do Top Qualify o piloto designado pela equipe que participou do mesmo deverá pesar o conjunto kart, sob pena de desclassificação.
- 5.3.5** O piloto que sair da pista ou “sujar” a pista após o término do Top Qualify será desclassificado da Tomada de Tempos, largando no final do grid.
- 5.3.6** Somente será liberada a troca de um piloto entre a tomada de tempos, o Top Qualify e a largada, em casos de força maior mediante autorização pela organização de prova.
- 5.3.7** Se em qualquer momento da Tomada ou entre o fim da Tomada e o início do Top Qualify for constatada qualquer irregularidade no sistema de escape do motor (acidental ou não) o kart será desclassificado (tendo recebido a bandeira preta com círculo laranja ou não) e largará ao final do grid. Se a irregularidade for constatada em algum dos 10 karts classificados para o Top Qualify durante ou após sua volta lançada também será desclassificado e largará no final do grid, não ao final dos 10 classificados para o Top Qualify.

São irregularidades no sistema de escape (mas não só):

- Qualquer trinca ou quebra na curva de escape ou no escapamento WACS KGV2018;
- A falta de pelo menos 1 das 2 molas de conexão entre as peças anteriores;
- Folga na conexão das duas peças superior a 1mm no diâmetro;
- Adulteração da fixação da curva de escape ao motor conforme realizado pela organização;
- Adulteração da junta de escape;
- Qualquer outra tentativa de modificar qualquer um destes componentes, de maneira velada ou não, que resulte em reduzir a restrição aos gases de escape do motor.

5.4 LUCKY DOG – Do vigésimo primeiro ao último colocado no grid, será sorteado 01 kart, que largará entre o segundo e o décimo colocado do grid, posição definida através de outro sorteio.

5.5 LARGADA – Será do tipo **Le Mans**. Será permitido 01 mecânico atrás da barreira de pneus por kart; este deverá manter o kart funcionando, impedindo-o de se deslocar até a chegada do piloto. A partir da chegada do piloto é proibido ao mecânico ultrapassar a barreira de pneus por qualquer motivo, até que o último kart do grid passe por ele. A não observância desta proibição acarretará em TIME PENALTY de 1 minuto.



5.6 DURAÇÃO DA PROVA – A prova terá duração máxima de 7 horas (Pode haver alteração no tempo máximo da corrida de acordo com a necessidade de transmissão para a televisão). Em caso de paralisação por bandeira vermelha, o tempo em que a prova tiver sido parada não será repostos.

5.7 PARADA OBRIGATÓRIA – Todas as equipes deverão ter 01 volta de no mínimo 15 minutos (que será oficializada pela cronometragem) e 04 voltas com no mínimo 06 minutos. As voltas obrigatórias acima elencadas deverão todas ser efetuadas ATÉ BOX FECHADO (6:40 h de prova). As voltas de 15 ou 06 minutos somente serão validadas se forem fechadas na saída do box.

5.7.1 A partir de 6:00 h de prova será permitida a realização de 01 parada rápida para reabastecimento (Splash and Go) em até 7 litros. Esta parada terá o tempo mínimo e seu procedimento divulgado em Adendo da Prova. A falta de tempo no cumprimento do Splash and Go será punida da mesma forma que as demais paradas obrigatórias.

5.8 BANDEIRA VERMELHA

5.8.1 Não será considerada como válida a parada obrigatória (15 minutos) cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Caso uma equipe esteja dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha, o tempo desta parada será paralisado, valendo apenas o tempo cumprido até esta paralisação. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

5.8.2 Em caso de BANDEIRA VERMELHA, 01 volta obrigatória de 06 minutos será diminuída do total regulamentar, a cada 01 hora de paralisação. Se a paralisação for de menos de 1 hora nenhuma parada obrigatória será eliminada.

5.8.3 A última das paradas obrigatórias deverá ser cumprida até 6h40min do tempo de Prova. Em caso de BANDEIRA VERMELHA antes do tempo regulamentar para cumprimento das paradas obrigatória (6h40min do início da prova), e a prova seja reiniciada após este tempo regulamentar de (6h40min do início da prova), a equipe que ainda não houver cumprido as mesmas, terá o prazo máximo de 02 (duas) voltas após a relargada para cumpri-las.

5.8.4 Em caso de encerramento da Prova com BANDEIRA VERMELHA, as equipes que não cumpriram todas as voltas regulamentares serão punidas com o acréscimo ao resultado final de:

- Paradas Obrigatórias de 06 ou 15 minutos: 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.

NEUTRALIZAÇÃO DE PROVA ATRAVÉS DO SAFETY KART VIRTUAL (SKV) – Caso seja necessária a neutralização de uma prova, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

- 5.8.5** Apresentação de placa no PSDP (Posto de Sinalização de Direção de Provas) e em todos os postos de sinalização, com a mensagem PROVA NEUTRALIZADA.
- 5.8.6** Apresentação no PSDP da placa SKV (Safety Kart Virtual) acompanhada do número do kart líder, que deverá controlar o ritmo dos demais.
- 5.8.7** Bandeiras amarelas em todos os postos de sinalização e faróis amarelos em todas as posições disponíveis.
- 5.8.8** 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 este falhar em cumprir esta determinação poderá ser punido com Time Penalty de 10s a critério dos Comissários Desportivos e Diretor de Prova.
- 5.8.9** Todos os pilotos deverão se posicionar em fila indiana, respeitando a posição de pista no momento em que a neutralização foi acionada:
 - 5.8.9.1** Distâncias entre karts sequenciais serão anuladas;
 - 5.8.9.2** Voltas de atraso não podem ser recuperadas a não ser quando expressamente autorizado pelo Diretor de provas ou Comissários;
 - 5.8.9.3** Qualquer ultrapassagem é proibida, sob pena de Time Penalty que pode variar entre 30s e 2 min a critério dos Comissários, antes da relargada. 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.
 - 5.8.9.4** 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.
- 5.8.10** Se um kart necessitar entrar nos boxes durante a neutralização para reparos ou abastecimento deverá obedecer os procedimentos de parada mas não será contada esta parada 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.

5.8.11 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.

5.9 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.

5.10 BANDEIRA AZUL – Somente será mostrada a partir do tempo de 6.40 h decorridos de prova, para dar passagem aos 3 (três) primeiros colocados na Classificação Geral.

ART. 6º PESO

6.1 PESO – O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha é de 200Kg. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento, pelos Comissários Técnicos, portanto, será pesado o kart em ordem de marcha, ao término da Tomada de Tempo, durante a prova e no final da prova. Toda vez que o kart adentrar ao box, durante a prova, por qualquer motivo, deverá primeiro passar pela balança para ser verificado seu peso.

6.2 PESO TREINOS – Durante os treinos realizados com os motores sorteados pela organização, será obrigatório a passagem pela balança da entrada e saída do box, sendo que somente será liberado para a pista o kart que estiver com o peso mínimo de 200 Kg.

6.3 FIXAÇÃO DE LASTRO – O lastro deverá ser afixado ao kart por meio de parafuso e porca (pode ser utilizado porca com borboleta), a constatação de lastro solto, acarretará na imediata exclusão da equipe da Tomada de Tempos ou da Prova.

6.4 OPCIONAL ENGATE RÁPIDO – Para travamento das placas de lastro aos pinos de sustentação poderá ser utilizado o sistema de engate rápido, que é restrito aos pinos de lastro que estiverem fixados no chassi do kart, sendo vedada a sua utilização em pesos fixados ao banco. Este item será considerado opcional, podendo ser mantido o sistema anterior.

6.4.1 OPCIONAL CAPA DE BANCO COM LASTRO – Capas de banco com material granulado poderão ser admitidas desde que sua construção e fixação sejam aprovadas pelos Comissários Técnicos.



6.5 REGRAS DE PESAGEM

- 6.5.1** O kart deverá ser obrigatoriamente desligado em cima da balança. Será obrigatória a pesagem do kart na balança posta na saída do box, sendo que, durante a prova, somente será autorizado a voltar a pista o kart que estiver com peso mínimo de 205Kg.
- 6.5.2** Caso a equipe descida alterar o peso do kart após a pesagem na balança de saída do box, a equipe deverá realizar a pesagem novamente, respeitando a ordem da fila.

ART. 7º ENTRADA DE BOX

- 7.1** Todas as entradas no Box deverão ser de no mínimo 06 minutos (exceto as realizadas em regime de Safety Kart Virtual).
- 7.2** O piloto deverá parar o kart por completo na balança e esperar a liberação do comissário.
- 7.3** Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir em velocidade reduzida que será avaliada pelo Fiscal de Box; caso este julgue que a velocidade não está compatível o piloto poderá ser punido conforme ART. 20ª – ITEM 20.11.
- 7.4** Caso o motor não funcione após a pesagem, o kart poderá ser empurrado (por apenas um (1) mecânico credenciado) desde que se obedeça o item anterior.
- 7.5** Em caso de quebra na pista, qualquer mecânico (após a liberação da Direção de Provas) poderá ajudar a carregar e/ou trazer o kart para os boxes. Dentro do Box de uma equipe apenas os mecânicos daquela equipe poderão trabalhar.

ART. 8º ABASTECIMENTO

- 8.1 TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – O tanque de combustível deve ser apresentado ao abastecimento livre de qualquer resíduo (solido, liquido ou variações, como gel). A organização pode, a qualquer momento, solicitar que o tanque seja esvaziado e novamente abastecido, diante da fiscalização, a titulo de pré-vistoria.
- 8.1.1** Original do fabricante do chasis: não será permitido intercambio de tanques de diferentes fabricantes.
- 8.1.2** O abastecimento durante a prova será feito após a pesagem na balança da entrada.
- 8.2 TOMADA DE TEMPOS / PROVA** – Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade de até 06 litros de combustível.

8.3 RESPONSABILIDADES DA EQUIPE



- 8.3.1** É de responsabilidade da equipe que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos. A utilização de outro combustível ou adulteração do mesmo implica na desclassificação da equipe/piloto.
- 8.3.2** Quando a equipe for reabastecer, o motor deverá permanecer desligado e o piloto fora do kart.
- 8.3.3** 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. 9º NUMERAÇÃO

9.1 POSIÇÃO DO NÚMERO – A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior da do painel frontal (gravata) e no centro da proteção traseira (para-choque).

- 9.1.1** Será obrigatório o uso de adesivo com patrocinador do evento fornecido pela organização, o adesivo deve ser colocado abaixo do número do painel frontal (gravata).



9.2 MEDIDAS DO NÚMERO – A numeração deverá ser colocada sobre um quadro medindo no mínimo 200x200mm +/- 10mm, com os números de 150mm +/- 10mm de altura e traço de 20mm +/- 5mm. Padrão de cores a seguir:

PRO 500 - Placa BRANCA com número PRETO.

PRO 500 SENIOR – Placa PRETA com número BRANCO

PRO 500 LIGHT – VERMELHO com número BRANCO



9.3 SOLICITAÇÃO DE NUMERAÇÃO – O número será escolhido pela equipe/piloto de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de inscrições. A numeração poderá ser alterada mediante requerimento por escrito, formulário disponível na secretaria de prova, até sexta-feira dia 06/11/2020. , desde que não haja conflitos com outra equipe/piloto. A participação em tomada de tempos ou prova com numeração diferente do que estiver registrada na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é dever exclusivo da equipe/piloto.

9.4 As placas de identificação dos karts terão o nome da prova, assim como, seus patrocinadores, alterações na mesma só serão aceitas mediante autorização da organização.

ART. 10º EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS

10.1 É obrigatório nos treinos e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseira, luvas, sapatilhas de competição e macacão, no capacete e macacão deve conter o tipo de sangue e fator Rh do piloto. Durante a prova será obrigatória à utilização do nome do piloto na parte frontal do capacete, em lugar visível (medida mínima vertical de 2 cm). O equipamento de um piloto poderá ser checado quanto a seu estado funcional, conservação ou homologação a qualquer momento por qualquer Comissário. Constatada qualquer irregularidade a peça será retida e o piloto deverá se apresentar novamente ao Comissário com uma outra peça que atenda às exigências.

ART. 11º REPAROS MECÂNICOS

11.1 Todo e qualquer reparo mecânico no kart durante a prova, deverá ser feito na área dos boxes. Em caso de quebra, acidente, pane seca dentro da pista ou qualquer outro motivo que impeça o piloto de trazer com recursos próprios o kart para o box, deverá o Chefe de Equipe comunicar o fato ao Diretor de Prova que poderá a seu critério neutralizar a prova. Neste caso será necessário aguardar até que todos os karts estejam em marcha reduzida, com ultrapassagem proibida e, só então, será autorizada a remoção do kart avariado da pista.

A entrada dos mecânicos somente poderá ser feita com a autorização expressa de um Comissário de Prova. A desobediência a este item poderá resultar em punição para a equipe.

ART. 12º DAS VISTORIAS TÉCNICAS

12.1 Antes da Tomada de Tempos será realizada uma Vistoria Técnica para o abastecimento do combustível, óleo e a lacração dos motores. Após a Tomada de Tempos será realizada uma Vistoria Técnica para controle de peso e lacres.



Uma nova Vistoria poderá ser realizada antes da largada.

Todas as equipes terão os motores instalados em seus chassis lacrados ao quadro do chassi em momento declarado na Programação Oficial do Evento. Todas as equipes deverão respeitar o lacre do motor ao chassi realizado pela organização. Numa eventual troca de motor a equipe deverá notificar o Comissário Técnico para que presencie a quebra do lacre para troca do motor e nova lacração do motor substituto ao chassi, controle na planilha de dados e transporte do motor retirado para a Sala de Motores, sob pena de desclassificação do kart. Qualquer equipe poderá, a qualquer momento e por qualquer motivo, ter o seu motor ou lacre vistoriado pelo Comissário Técnico, inclusive motor que tenha sido trocado.

A última Vistoria Técnica será realizada no término da prova, devendo assim todos os karts que fizerem jus a classificação dirigirem-se direto ao parque fechado da balança logo após a bandeirada final.

ART. 13º PNEUS

13.1 TREINOS OFICIAIS – Serão lacrados pela organização 01 jogo de pneus completo mais 1 par de pneus dianteiros especificação MG SH (Vermelho), com códigos de barras para a identificação, que serão adquiridos junto à empresa determinada pela organização. É proibida a utilização de outros pneus que não sejam os lacrados para TREINOS E PROVA. Não será permitida a troca de pneus entre as equipes, independente que sejam karts da mesma equipe.

13.2 PROVA – Serão lacrados pela organização 01 jogo de pneus completo mais 1 par de pneus dianteiros especificação MG SH (Vermelho), com códigos de barras para a identificação, que serão adquiridos junto à empresa determinada pela organização. É proibida a utilização de outros pneus que não sejam os lacrados para TREINOS E PROVA. Não será permitida a troca de pneus entre as equipes, independente que sejam karts da mesma equipe.

13.3 PNEUS DE CHUVA – Os pneus de chuva serão da marca MG Wet Weather, WT ou SW. É obrigatório lacrar 01 jogo de pneus (novos ou usados) para a Prova. Este jogo lacrado deverá ser, obrigatoriamente, o primeiro a ser usado em caso de chuva.

13.3.1 CHECAGEM DE PNEUS 500 MILHAS / 500 LIGHT – Para treinos e prova os pneus serão lacrados e pintados pela organização.

13.3.2 No Parque fechado antes da balança de entrada serão checados pela organização os códigos de barra dos pneus, que será de responsabilidade das equipes manter no mínimo 01 (um) código de barras de cada pneu intacto.



13.3.3 Os pneus poderão ser checados a qualquer momento durante OS TREINOS E PROVA (aditivos químicos e códigos de barra).

13.4 TROCA DE PNEUS – Na eventualidade de ser constatado um furo em um pneu, na balança de entrada, será permitida a troca do mesmo. Caso fure um pneu, e a organização permitir (o pneu substituído e substituto deverão ser levados desmontados de rodas aos Comissários Técnicos para avaliação e registro do novo código na ficha do kart), a troca será feita por um pneu usado dos TREINOS do mesmo composto.

13.5 Os pneus para a largada da Prova não precisam ser os utilizados no classificatório.

13.6 Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.

13.7 O clube organizador não terá qualquer responsabilidade, civil ou criminal em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para quaisquer competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do(s) fabricante(s) dos pneus.

13.8 Será permitido à utilização de máquinas pneumáticas ou elétricas para troca de pneus.

ART. 14º CHASSI / CARENAGEM

14.1 CHASSIS – Homologação CIK/FIA e/ou CBA. O chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, e para-choque traseiro estendido para a proteção das rodas traseiras. 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. Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. Os demais equipamentos serão de livre procedência.

Nenhuma alteração será permitida em sua estrutura original, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível. Só poderá ser usado um chassi por EQUIPE (definida pelo número do kart), lacrado. O chassis declarado não poderá ser trocado a menos que haja a permissão do Comissário Técnico.

14.2 CARENAGEM – Modelo KGV2018/2019, 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.).



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



OBS: AS ALTURAS PODERÃO SER CHECACADAS ALEATORIAMENTE A QUALQUER MOMENTO DO EVENTO. A desobediência a este item poderá resultar em punição para a equipe.

14.3 PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS – 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).

14.3.1 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.

14.4 SUPORTE SENSOR – 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.



14.4 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. 15º MOTOR

15.1 MARCA – Motor Honda GX 390, sorteado pela organização.



15.2 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.

15.3 DISTRIBUIÇÃO

Será sorteado e entregue 01 (um) motor para cada equipe. Ficando a disposição motores de reserva caso a organização julgue necessário.

15.4 REGRAS DE UTILIZAÇÃO

15.4.1 TROCA DE MOTOR EM TREINOS E TOMADA – cada equipe poderá fazer até 2 trocas de motor antes da largada. As trocas poderão ser feitas em três ocasiões : logo após o treino de quarta-feira, logo após o treino de quinta-feira e logo após a tomada de tempos/top Qualify.

15.4.2 TROCA DE MOTOR EM PROVA – Somente com autorização do Comissário Técnico, sendo que o motor trocado ficará à disposição da organização da prova, permanecendo lacrado. Em hipótese alguma o responsável da equipe poderá quebrar o lacre de um motor, ficando assim a organização da prova responsável pela quebra e colocação de um novo lacre.

15.4.2.1 Caso haja qualquer problema DE MOTOR no alinhamento do kart para formação de grid, o kart será direcionado aos boxes, de onde largará após a passagem de todos os karts. Caso a troca de motor seja feita no período da abertura do abastecimento para a largada, o kart largará em último. Em caso de troca de motor, o mesmo deverá ser entregue aos comissários do evento.

15.4.2.2 Caso a equipe não esteja satisfeita com o desempenho do motor sorteado, poderá devolver o motor para a organização solicitando o sorteio de outro motor. Após a troca do motor a equipe não terá direito de utilizar o motor devolvido. Este motor devolvido será equalizado pela organização e colocado novamente no sorteio para outras equipes.

15.3.2 INTERCÂMBIO DE MOTORES – (proibido troca de motores entre equipes)

15.3.3 DANOS E AVARIAS – Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

15.3.4 Os motores serão entregues a cada equipe sem mesa ou embreagem. Os motores serão lacrados pela organização, e a quebra do lacre por qualquer motivo, sem a



presença da organização, acarretará na desclassificação da equipe, mesmo que isto aconteça nos treinos.

- 15.3.5** Os motores deverão ser devolvidos para a organização, após o último treino oficial; os mesmos motores serão entregues no dia seguinte para suas respectivas equipes.
- 15.3.6** Fica proibida a aceleração máxima do motor, quando as rodas traseiras não estiverem no chão; o não cumprimento acarretará em penalização de 5 minutos no treino livre.
- 15.3.7** A organização se reserva o direito de vistoriar qualquer motor a qualquer momento.
- 15.3.8** Equipes que deixarem que a água da chuva se misture ao óleo do motor terão que arcar com os custos da troca do óleo, e se houver dano no mesmo este reparo será cobrado da equipe.

ART. 16º DEMAIS EQUIPAMENTOS

- 16.1 EIXO** – Único, modelo MEGA KGV 2017/2018/2019. Somente será liberada a troca de eixo pela Comissão Técnica em caso de quebra. Os eixos têm a seguinte especificação: 50mm de diâmetro em toda a extensão, espessura mínima de 2,5 mm, comprimento de (1030 ± 2) mm, dureza superficial de (90 ± 3) HRB. A medição de dureza dos eixos pode fazer parte da vistoria ao final do Top Qualify e da Prova. Em qualquer caso a dureza do eixo será determinada pela média de três medições, em posições diferentes a critério do Comissário Técnico. **A qualquer momento a Organização se reserva o direito de solicitar a troca de um eixo que ela julgue ser necessário.**
- 16.2 RELAÇÃO** – 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.
 - 16.2.1** Liberada o uso da embreagem Point Car, modelo F4/JR1P homologado CBA.
 - 16.2.2** Liberadas as embreagens homologadas CBA.
 - 16.2.3** Passo 428 (moto)
- 16.3 TANQUE CENTRAL e CAPACIDADE MÁXIMA DE ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEL** – Original da marca e modelo de chassi, com capacidade de $(8,0 \pm 0,5)$ l. Os tanques originais de cada marca participante serão medidos durante os treinos e, caso seja impossível instalar um tanque nestas dimensões em alguma marca de chassi, sua capacidade será equalizada pela organização através de marca visível que poderá ser checada a qualquer momento durante o evento. Esta checagem também se estende ao combustível (aparelho leitor de qualidade).



16.3.1 Capacidade máxima de armazenamento de combustível de um kart, incluindo tanque, mangueiras, filtro (único) e reservatório do respiro não podem ultrapassar 8,8L. Para tanto:

- A mangueira que vai do tanque até a entrada da bomba (este ramal de mangueira inclui o filtro) não deve ultrapassar 125 cm.
- A mangueira do respiro do tanque não pode ultrapassar 30 cm.
- Estas mangueiras deverão ser confeccionadas com tubos flexíveis translúcidos de silicone ou similar com (10 ± 1) mm de diâmetro externo.

16.3.1.1 Qualquer tentativa de aumentar a capacidade acima através de qualquer artifício acréscimo de componentes (mangueiras extras, reservatórios extras, utilização de outros componentes do kart como reservatório e adulteração do formato dos componentes acima como estufamento de tanque, mangueiras de diâmetro maior que o especificado, etc) implicará na desclassificação sumária da equipe da prova.

16.4 ESCAPAMENTO – Modelo único WACS KGV2018, 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. Escapamentos com o miolo danificado (passagem livre de gases, através de desgaste da chapinha soldada ou das chapas do miolo dobradas) não são permitidos e, portanto, podem causar a desclassificação.



16.5 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.

NOTA: QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVA, IMPLICA EM NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. MOMENTO DA OCORRÊNCIA E PUNIÇÕES DURANTE A TOMADA SÃO DESCRITAS NO ITEM 5.3. AVARIAS DURANTE A CORRIDA PODEM SER CHECADAS A QUALQUER MOMENTO POR QUALQUER COMISSÁRIO.



SE A AVARIA RESULTAR EM MUDANÇA DO SOM EMITIDO ACARRETERÁ 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 PROVA, O KART SERÁ DESCLASSIFICADO.

16.6 BUJÃO DE REABASTECIMENTO E DRENAGEM DE ÓLEO – O bujão de reabastecimento e de drenagem estará lacrado desde o sorteio até o início da prova; o lacre do bujão somente poderá ser quebrado após o início da prova pela equipe, para verificação e/ou reabastecimento com o óleo de especificação 10W40 semi-sintético. Caso o motor apresente quebra por falta de lubrificação, ou detectada qualquer substância que venha a condenar o motor, ou óleo fora da especificação, os reparos serão de responsabilidade da equipe.

16.7 FILTRO DE COMBUSTÍVEL – Será fornecido pela organização e não será permitida a utilização de qualquer outro filtro.



16.8 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.

16.8.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria do mesmo, a equipe deverá solicitar a substituição diretamente para organização.

16.9 SUPORTE DE DISCO DE FREIO – Esta autorizada o uso de 01 (um) sobre cubo encostado ao suporte do disco de freio para evitar o seu deslocamento em uso (“correr o suporte”).

ART. 18º RÁDIO COMUNICADOR



18.1 Está proibido o uso de rádio comunicador de qualquer modelo entre piloto e equipe. Liberado o uso de aplicativos somente em celulares, desde que os mesmos estejam firmemente presos ao volante através de suporte adequado, que pode ser checado a qualquer momento e, sendo considerado inseguro, ter solicitada a sua retirada.

ART. 19º EXTINTOR DE INCÊNDIO

19.1 Obrigatório um extintor de incêndio de pó químico de 4 Kg no box da equipe, caso contrário esta equipe não poderá participar do evento por medidas de segurança.

ART. 20º - DAS PENALIZAÇÕES

20.1 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA – O piloto que receber esta bandeira terá de cumprir um Time Penalty de 10 segundos.

20.2 TIME PENALTY – Será cumprido pela equipe em área determinada pela Direção de Provas.

20.3 ULTRAPASSAGEM SOB BANDEIRA AMARELA – Bandeira de advertência. Poderá haver punição.

20.4 ULTRAPASSAGEM SOB BANDEIRA AMARELA DURANTE NEUTRALIZAÇÃO – Bandeira de advertência a ser cumprido após a relargada.

20.5 CORTE DE PISTA – Bandeira de advertência.

20.6 INVASÃO DE PISTA – Pessoas ligadas às equipes que não estiverem autorizadas a entrar na pista. Poderão ser punidas com TIME PENALTY de 1 minuto para a equipe.

20.7 PARADA OBRIGÁTORIA I – Caso não seja cumprida por completo a parada obrigatória ou o Splash and Go, a equipe será penalizada com TIME PENALTY de 2(duas) vezes o tempo restante para completar o tempo regulamentar (ex: fez uma volta de 14:59 Time Penalty de 02 segundos, ou uma volta de 5:33 Time Penalty de 54 segundos).

20.8 PARADA OBRIGÁTORIA II – Em caso do cumprimento das paradas obrigatórias, em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar, 6h40min a partir do início da prova, a equipe será penalizada com Time Penalty de 02 vezes o tempo em que atrasou para cumprir a parada e deverá completar a volta regulamentar juntamente com o TIME PENALTY.



- 20.9 PARADA OBRIGÁTORIA III** – Em caso do não cumprimento das paradas obrigatórias, em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar, 5 horas para as paradas de 15 minutos e 11h40min 6.40 no caso das paradas de 6 Minutos, a partir do início da prova, a equipe será penalizada com o acréscimo ao resultado final de:
- 20.9.1** Parada obrigatória de 6 minutos – 09 voltas por parada não cumprida.
- 20.9.2** Parada obrigatória de 15 minutos – 20 voltas por parada não cumprida.
- 20.10 PARADA OBRIGÁTORIA IV** – A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua parada de 15 minutos.
- 20.11 KARTS EM BOX FORA DA PROVA** - Karts que estiverem parados nos boxes sem ser utilizados, e a organização constate que o mesmo está sendo preservado para ajudar outro kart na pista, poderá ser excluído do evento e não poderá retornar à pista.
- 20.12 BALANÇA I** – Proibido o auxílio junto a plataforma de pesagem e em toda a área da balança. (Nenhum membro da equipe ou ajudante poderá auxiliar o piloto que está sendo pesado). Penalidade – Bandeira de advertência.
- 20.13 BALANÇA II** – Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir em velocidade reduzida, que será avaliada por um fiscal de box. Os karts que na avaliação dos comissários transitarem com velocidade demasiadamente sofrerão um Time Penalty de 30 segundos.
- 20.14 DESRESPEITO A SINALIZAÇÃO DE BOX** – (bandeira preta com bola laranja) Time Penalty - 1 minuto.
- 20.15 ANDAR EM SENTIDO CONTRÁRIO NA ÁREA DE BOX SEM A PERMISSÃO DE UM COMISSÁRIO** – Time Penalty - 1 minuto.
- 20.16 RESGATE DE KART NA PISTA** – Será permitida a entrada da equipe para resgate com carrinho, somente com autorização da Direção de Prova, a critério do Diretor de Prova; o não cumprimento acarretará a equipe infratora Time Penalty de 1 minuto.
- 20.17 MANUTENÇÃO DO KART I** – Se um kart parar na pista durante a prova, e vier a receber uma ajuda externa, deverá se encaminhar diretamente para o box; caso não o faça receberá bandeira de advertência.
- 20.18** Em todas as paradas na área de manutenção, inclusive para cumprimento de penalizações em tempo, poderá haver um acréscimo de tempo, a ser



adicionado/cumprido durante a própria parada, que será estipulado pela Direção de Provas;

20.19 FALTA DE PESO – Qualquer infração por falta de peso, a Equipe será penalizada conforme itens abaixo:

20.19.1 TREINOS – Caso constate uma falta de peso acima de 5 kg na balança da entrada do box, a equipe será penalizada com Time Penalty de 10 minutos na saída dos boxes e terá seu tempo removido da cronometragem. Caso seja verificada a falta de peso no final do treino, o mesmo será penalizado no treino seguinte. O Time Penalty será cumprido em local estipulado pela organização.

20.19.2 TOMADA DE TEMPOS/ TOP QUALIFY – A equipe será excluída se ao término desta o kart/piloto que participar da prova estiver fora de peso.

20.19.3 PROVA – A equipe receberá as punições abaixo:

20.19.3.1 Falta de peso até 8.000 gramas – Time Penalty de 2 minutos, sendo que a 3ª (terceira) penalização por falta de peso a equipe será desclassificada da prova.

20.19.3.2 Falta de peso acima de 8.000 gramas ou falta de peso ao término da prova – Exclusão da prova.

20.19.3.3 A organização poderá avaliar se o piloto será excluído da prova, caso haja uma batida em pista e o piloto perca um pedaço da carenagem, ou quebra visível de um componente com autorização de um comissário.

20.19.3.4 EMPURRAR COM FALTA DE PESO – Caso seja identificado falta de peso em um kart que esteja ajudando outro, ambos poderão ser penalizados da mesma forma a critério da Direção de Provas.

20.20 PENALIZAÇÃO PNEUS

20.20.1 Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento (inclusive os traseiros com o kart ligado) ou resfriamento artificial dos pneus. Penalização – bandeira de advertência.

20.20.2 CHECAGEM DE PNEUS NA ENTRADA DOS BOXES – Poderão ser checados todos os pneus do kart. Caso a organização não consiga realizar a leitura do código de barras externo ou interno a equipe será penalizada com TIME PENALTY de 1 minuto por pneu não lido.

A manutenção dos códigos de barra em estado legível é da responsabilidade da equipe. Se a mesma constatar que o código de barras está por perder esta condição deve acionar um Comissário Técnico para que este faça uma nova marcação para evitar a punição por ilegibilidade.



20.20.3 A aplicação de aditivos ou qualquer outro produto sobre aos pneus (externa ou internamente) com qualquer objetivo (alterar as características originais dos pneus, facilitar a montagem, etc.) é proibida. Caso seja identificada esta prática a equipe será desclassificada da prova.

20.20.4 USO DE PNEUS NÃO-REGISTRADOS

Ao se constatar que um kart utilizou pelo menos 1(um) pneu pertencente a outro kart (mesmo que da mesma equipe) ou outro pneu que não o registrado para o kart, ou ainda em caso de chuva (conforme item 13.4

- a) TREINOS LIVRES: equipe poderá ser excluída daquela sessão de treinos
- b) NA TOMADA DE TEMPOS: será desclassificado e largar do final do grid. Kart classificado para o TOP QUALIFY perderá o direito, sendo desclassificado e o próximo do grupo será promovido.
- c) NA CORRIDA: independente do número de pneus trocados
Na primeira ocorrência – TIME PENALTY de 2 (dois) minutos
Na segunda ocorrência – TIME PENALTY de 5 (cinco) minutos
Na terceira ocorrência – Exclusão do evento

20.21 A qualquer momento a situação de qualquer kart poderá ser checada pelos Comissários na busca por karts “poupados” (parada muito longa) com a firme intenção de ajudar outros karts no final da prova. Karts que estiverem parados sem qualquer atividade por períodos muito longos (voltas de mais de 30 minutos) poderão ser excluídos do evento a critério dos Comissários, sendo proibido seu retorno à pista após a exclusão.

ART. 21º RECURSOS E RECLAMAÇÕES

21.1 Recursos e Reclamações serão aceitos pela organização da prova até 1 hora , após ter sido notificado a decisão oficial da questão.

ART. 22º MERCHANDISING

22.1 Será proibida a distribuição e venda de material promocional e de merchandising nas dependências do Kartódromo, salvo a autorização da organização.

ART. 23º PREMIAÇÃO

23.1 CATEGORIA PRO500 GERAL: Premiação seguirá para os 06 primeiros colocados da prova.

23.2 CATEGORIA PRO500 SENIOR: Premiação seguirá para os 06 primeiros da categoria PRO500 SENIOR.

23.3 CATEGORIA PRO500 LIGHT: Premiação seguirá para os 06 primeiros da categoria PRO500 LIGHT.