



500 MILHAS DE KART 2022

ART. 1º - ORGANIZAÇÃO

1.1 A prova 500 Milhas de Kart Granja Viana, 25ª edição / 2022 será organizada pelo Clube Granja Viana e supervisionada pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) nos dias 29 e 30 de janeiro de 2022.

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.

3.2 CATEGORIAS DA PROVA

3.2.1 500 GERAL: classificação geral;

3.2.2 500 SENIOR: todos os pilotos acima de 40 anos completos.

3.2.3 500 LIGHT: Pilotos com no máximo 2 (dois) anos de CDN, exceto CDN PKI, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light da Copa São Paulo de Kart Granja Viana 2021, ou que esteja há 5 anos sem CDN.

3.3 EQUIPES

3.3.1 MÁXIMO DE EQUIPES EM QUE UM PILOTO PODE SE INSCREVER – Será permitido que 01 piloto participe de no máximo 02 equipes, sendo obrigatório estar inscrito oficialmente nas equipes. Se identificada uma equipe em que um piloto não-inscrito esteja pilotando, esta equipe será excluída.



3.3.2 COMPOSIÇÃO DAS EQUIPES – Podem ser compostas por no mínimo 2 (dois) pilotos e, no máximo 6 (seis) pilotos, independente de suas graduações.

3.3.3 500 MILHAS DE KART 2022

- Inscrição para o evento;
- Treinos Livres: a partir de quinta-feira, 27/01/2022
- Aluguel de 01 motor;
- Gasolina comum para a Tomada de Tempos, Top-Qualify e Prova;
- 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. Equipes com pilotos que não tenham assinado o termo serão impedidas 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 2 grupos, denominados grupo 1 e 2, a critério da organização da prova. Cada grupo fará a tomada de tempos durante 10 minutos. Ao término da tomada de tempo cada grupo, as 5 equipes mais rápidas farão 1 volta lançada a partir de um ponto especificado pela organização, da seguinte forma:

5.1.1 O kart partirá do local especificado a partir do sinal de liberação do Comissário Desportivo;

5.1.2 Já sairá em velocidade, pois sua volta cronometrada será iniciada quando cruzar a linha de chegada pela primeira vez;

5.1.3 Completará a volta lançada na segunda vez que em cruzar a linha de chegada;

5.1.4 Seguirá diretamente para a balança, e a seguir para o Parque fechado para vistoria.

5.2 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, intencionalmente ou não, os Comissários irão analisar o ocorrido. A equipe pode ser desclassificada de todas as etapas classificatórias, devendo largar para a prova nas últimas posições (conforme o número de ocorrências similares ou outras que impliquem na mesma punição).

5.3 Antes do Top-Qualify os 5 primeiros de cada grupo serão levados a uma área de espera, sem 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 posições.

5.4 FORMAÇÃO DE GRID – Os pilotos serão dispostos intercalando os resultados dos dois grupos de modo que o piloto mais rápido dos dois grupos será o pole-position, e os demais



pilotos de seu grupo assumirão as posições ímpares (3º, 5º e assim por diante). O mais rápido do outro grupo será o 2º, e os demais pilotos de seu grupo assumirão as posições pares (4º, 6º e assim por diante).

5.5 REGRAS PARA TOMADA E TOP QUALIFY

5.5.1 Somente um piloto por equipe poderá fazer parte da Tomada de Tempo e Top-Qualify.

5.5.2 Durante a Tomada de Tempo os pilotos não terão acesso aos boxes e não poderão executar reparos mecânicos. Na eventualidade de danos ao kart sua Tomada de Tempo será encerrada, devendo dirigir-se à balança. O kart que, em razão de danos ocorridos durante a Tomada de Tempo, não puder realizar o Top-Qualify, será classificado em último do grupo de Top-Qualifiers, NÃO PODENDO REALIZAR A VOLTA LANÇADA EM NENHUMA HIPÓTESE;

5.5.3 Ao término da Tomada de Tempo o piloto que a realizou deverá pesar junto com o kart, sob pena de desclassificação.

5.5.4 Ao término do Top-Qualify o piloto que a realizou deverá pesar junto com o kart, sob pena de desclassificação.

5.5.5 O piloto que sair da pista ou “sujar” a pista após o término do Top-Qualify poderá desclassificado da Tomada de Tempos, conforme análise dos Comissários desportivos, largando no final do grid.

5.5.6 Somente será liberada a troca de piloto entre a tomada de tempo, o Top-Qualify e a largada em casos de força maior mediante autorização dos organizadores da prova.

5.5.7 Se em qualquer momento da Tomada de Tempo ou entre o fim da Tomada de Tempo e o início do Top-Qualify for constatada qualquer irregularidade no sistema de escape do motor (intencional ou incidental) 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.



5.6 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

5.7 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 poderá acarretar em Time Penalty de 1 minuto.

5.8 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.

5.9 PARADAS OBRIGATÓRIAS – Todas as equipes deverão realizar 1 volta de no mínimo 15 minutos (que será oficializada pela cronometragem) e 4 voltas com no mínimo 6 minutos. As voltas obrigatórias citadas deverão todas ser efetuadas até mostrada a placa BOX FECHADO (6:40 h de prova). As voltas de 15 ou 6 minutos somente serão validadas se forem fechadas na faixa determinada em adendo de prova.

5.9.1 A partir de 6:00 h de prova será permitida a realização de 1 parada rápida para reabastecimento (Splash-and-Go), abastecendo o kart com até 6 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.

5.10 BANDEIRA VERMELHA

5.10.1 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 quando 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.

5.10.2 Para o caso de interrupção por Bandeira Vermelha, 1 parada obrigatória de 6 minutos será diminuída do total regulamentar, a cada 1 hora de paralisação. Se a paralisação for de menos de 1 hora nenhuma parada obrigatória será eliminada.

5.10.3 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 obrigatórias (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 2 (duas) voltas após a relargada para cumpri-las.



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

- Paradas Obrigatórias de 6 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).

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

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

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

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

5.11.4 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 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.

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

5.11.5.1 Distâncias entre karts sequenciais serão anuladas;

5.11.5.2 Voltas de atraso não podem ser recuperadas a não ser quando expressamente autorizado pelo Diretor de provas ou Comissários;

5.11.5.3 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.



- 5.11.5.4** 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.
- 5.11.6** Se um kart necessitar entrar nos boxes durante a neutralização para reparos ou abastecimento deverá obedecer aos 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.
- 5.11.7** 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.
- 5.12** 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.
- 5.13 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. Esta pesagem ocorrerá, minimamente, ao término da Tomada de Tempo e Top-Qualify, durante a prova e no final da prova. Toda vez que o kart entrar para os boxes, por qualquer motivo, deverá primeiro passar pela pesagem.
- 6.2 PESO TREINOS** – Durante os treinos realizados com os motores sorteados pela organização, será obrigatória a pesagem na entrada e saída do box. O kart somente será liberado para a pista se estiver com o peso mínimo de 200 Kg.
- 6.3 FIXAÇÃO DE LASTRO ATRAVÉS DE PORCA E PARAFUSO** – Placas de chumbo ou outros materiais, com o objetivo de adequar o kart ao peso mínimo regulamentar, deverão ser afixadas ao kart por meio de parafuso e porca auto-travante. A constatação de lastro solto ou incorretamente afixado poderá acarretar a imediata exclusão da equipe da Tomada de Tempos, Top-Qualify ou da Prova.
- 6.4 OPCIONAL SUPORTE “500 MILHAS” COM ENGATE RÁPIDO** – Para travamento das placas de lastro aos pinos de sustentação poderá ser utilizado o equipamento descrito acima, diretamente fixado ao chassi do kart, sendo vedada a sua utilização de engates rápidos em pesos fixados ao banco.



6.5 OPCIONAL CAPA DE BANCO COM LASTRO – Capas de banco com material granulado com o objetivo de prover lastro poderão ser admitidas desde que sua construção e fixação sejam aprovadas previamente (durante os treinos livres) pelos Comissários Técnicos. Os karts que submeterem este equipamento à análise prévia serão registrados. Aqueles que utilizarem sem a análise prévia poderão ser excluídos da Tomada de Tempos, Top-Qualify ou da Prova.

6.6 REGRAS DE PESAGEM

6.6.1 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. Caso não seja possível desligar o kart por qualquer motivo o responsável pela pesagem deverá comunicar o fato ao Comissário Técnico para avaliação posterior da situação.

6.6.2 Caso a equipe descida alterar o peso do kart após a pesagem na balança de saída do box, o kart deverá ser retirado da balança antes de realizar a operação, devendo 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 6 minutos (exceto as realizadas em regime de Safety Kart Virtual ou o Splash-and-Go).

7.2 O piloto deverá parar o kart por completo na balança e esperar a liberação do responsável pela pesagem.

7.3 Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir ao seu box em velocidade reduzida, que será avaliada pelo Fiscal de Box. Se este julgar 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 ao 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 (sólido, líquido, gel, etc). A organização pode, a qualquer momento, solicitar que o tanque seja esvaziado e novamente abastecido, sob supervisão, a título de pré-vistoria.

8.1.1 A peça “Tanque de Combustível” deverá ser original do fabricante do chassi: não será permitido intercambio de tanques de diferentes fabricantes.

8.1.2 O abastecimento durante a prova será feito antes da balança de saída de box.



8.2 TOMADA DE TEMPOS- TOP-QUALIFY/PROVA – Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade de até 6 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 ao motor alugado. A utilização de outro combustível ou adulteração do mesmo implica na desclassificação da equipe.

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 Tempo/Top-Qualify 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:

500 GERAL - Placa BRANCA com número PRETO

500 SENIOR – Placa PRETA com número BRANCO

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 quinta-feira dia 27/01/2022 ao final das atividades da Secretaria de Prova, 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, Tomada de Tempo/Top-Qualify e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseira, luvas, sapatilhas de competição e macacão específico para kart. O capacete e macacão devem apresentar o tipo de sangue e fator Rh do piloto. O equipamento de um piloto poderá ser checado quanto a seu estado funcional e conservação a qualquer momento pela organização. 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 Tempo/Top-Qualify será realizada uma Vistoria Técnica para controle de peso e lacres.

12.2 Uma nova Vistoria poderá ser realizada antes da largada.

12.3 Todas as equipes terão seus motores lacrados ao quadro do chassi em momento declarado na Programação Oficial do Evento. Todas as equipes deverão respeitar o lacre do motor ao chassi instalado 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.

12.4 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 provas. 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 provas. 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.

13.4 CHECAGEM DE PNEUS – Para treinos e prova os pneus serão lacrados pela organização.

13.4.1 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 1 (um) código de barras de cada pneu intacto. A falha no controle devido a código de barra ilegível causará time penalty de 1 minuto.

13.4.2 Se a equipe detectar que o código de barras está próximo de se tornar ilegível, deverá notificar os Comissários para que providenciem identificação alternativa.

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

13.5 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 (os pneus 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.

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

13.7 Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.

13.8 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.



13.9 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 lacrado 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).
- Medidas-padrão de carenagem: serão tomadas no início da prova:



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



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 1 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-se 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.





14.5 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 quinta-feira, logo após o treino de sexta-feira e logo após a Tomada de Tempo/Top-Qualify.

15.4.2 TROCA DE MOTOR EM PROVA – Somente com autorização do Comissário Técnico, ficando o motor trocado à disposição da organização da prova, permanecendo lacrado. Em hipótese alguma o responsável da equipe poderá quebrar o lacre de um motor; somente a organização da prova será 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.

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

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

15.4.5 Os motores serão entregues a cada equipe sem mesa ou embreagem. Os motores serão lacrados pela organização. A quebra do lacre por qualquer motivo, sem a presença da organização, acarretará a desclassificação da equipe, mesmo que isto aconteça nos treinos.



- 15.4.6** 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.
- 15.4.7** Fica proibida a aceleração máxima do motor, quando as rodas traseiras não estiverem no chão; o não cumprimento causará penalização de 5 minutos no treino livre.
- 15.4.8** A organização se reserva o direito de vistoriar qualquer motor a qualquer momento.
- 15.4.9** Equipes que permitirem que a água da chuva se misture ao óleo do motor (por uso inadequado ou não-uso do protetor de filtro para chuva, terão que arcar com os custos da troca do óleo. Se houver danos ao motor, o 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 indicada pela média de três medições, em posições diferentes a critério do Comissário Técnico.

16.1.1 Permite-se o uso de braçadeira metálica ou sobre-cubo para ajudar a retenção das chavetas dos suportes de corôa e disco de freio .

A qualquer momento a Organização se reserva o direito de solicitar a troca de um eixo que ela julgue ser necessária.

16.2 RELAÇÃO – Pinhão de 13 dentes. (embreagem 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 chassis, 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.

16.3.2 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 **5.5.7**

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 para chuva.

16.8.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 1 (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.

ART. 17º RÁDIO COMUNICADOR

17.1 Está proibido o uso de rádio comunicador de qualquer modelo, ou qualquer comunicação de conversação, em tempo real ou com atraso de tempo, entre piloto e equipe. O uso de celulares para comunicação com o piloto também é proibido.

ART. 18º PAINÉIS DE AQUISIÇÃO DE DADOS

18.1 Liberado o uso de painéis de aquisição de dados como Mycron e outros. Liberado o uso de celulares com aplicativos para aquisição de dados, 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 INCÊNCIO

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 5 minutos após o tempo limite regulamentar, 6h40min a partir do início da prova, a equipe será penalizada com Time Penalty de 2 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 5 minutos após o tempo limite regulamentar, 5 horas para as paradas de 15 minutos e 6h40min 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 – 9 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 termino 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 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.

20.20.3 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 30 min após ter sido notificada 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 500 MILHAS GERAL: Premiação seguirá para os 06 primeiros colocados da prova.

23.2 CATEGORIA 500 SENIOR: Premiação seguirá para os 06 primeiros da categoria Senior. A equipe desta categoria que subir no pódio da geral perderá o direito de subir no pódio da categoria Senior, passando a vaga para o próximo colocado da categoria na prova.



- 23.3 CATEGORIA 500 LIGHT:** Premiação seguirá para os 06 primeiros da categoria na prova. A equipe desta categoria que subir no pódio da geral perderá o direito de subir no pódio da categoria “Light”, passando a vaga para o próximo colocado da categoria na prova.