



## 500 MILHAS SCHADEK DE KART GRANJA VIANA 2025

### ADENDO 03

#### ART. 1º - ORGANIZAÇÃO

A prova 500 Milhas de Kart Granja Viana 2025 será organizada pelo Clube Granja Viana e supervisionada pela FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO nos dias 17 e 20 de dezembro de 2025.

#### 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/karts formada(o)s por pilotos a partir 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 Pro (PSK-Pro), Piloto Sênior de Kart Am (PSK-Am) e **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 possuem pilotos nesta idade deverão informar a secretaria de provas antes de efetuarem o pagamento de sua inscrição. A participação de pilotos com 12 anos completos mas que tenham licença de competição CBA PJK somente será permitida mediante análise de seu currículo desportivo pela Organização.

**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 EQUIPES/KARTS** - Equipes/karts podem ser compostas por, no mínimo, 2 pilotos e, no máximo, 8 pilotos.



**3.2.1** Cada piloto poderá se inscrever (e portanto, fazer parte de toda a prova) em apenas 1 kart. Para fins promocionais, entretanto, cada piloto poderá fazer 1 stint (turno) em um 2º kart, no máximo, com autorização prévia e expressa pela Organização.

**3.2.2 CLASSIFICAÇÃO GERAL** – será disputada por todos os karts.

**3.2.2.1 EQUIPES/KARTS CATEGORIA SPRINT 500** – Podem ser compostas por, no mínimo, 2 pilotos e, no máximo, 8 pilotos, exclusivamente portadores de licenças PJK com pelo menos 13 anos completados em 2025, PKI ou PNK, com no máximo 2 anos de CDN. O Campeão e o Vice da Copa São Paulo BRADESCO, categoria PRO500 Light, independentemente de suas filiações, podem participar nesta categoria. Haverá pódio exclusivo para a CATEGORIA SPRINT 500.

**3.2.2.2** Equipes/karts SPRINT 500 que porventura estiverem classificadas entre os 6 primeiros na Geral podem subir ao pódio da GERAL, em adição ao pódio exclusivo para equipes/karts CATEGORIA SPRINT 500.

**3.2.2.3** A Organização terá a prerrogativa de aceitar ou não a inscrição de um piloto nesta categoria, com base em seu currículo.

**3.2.3 EQUIPES/KARTS CATEGORIA SENIOR 500** – Podem ser compostas por, no mínimo, 2 pilotos e, no máximo, 8 pilotos, portadores de licenças PSK-Pro, PSK-Am e PKI com idade mínima de 40 anos completados em 2025. Haverá pódio exclusivo para a CATEGORIA SENIOR 500.

**3.2.3.1** Equipes/karts SENIOR 500 que estiverem classificadas entre os 6 primeiros na Geral ao final da prova estarão automaticamente excluídas do pódio exclusivo da CATEGORIA SENIOR 500, devendo assumir seu lugar no pódio GERAL.

**3.2.4** Somente poderão subir aos pódios os pilotos inscritos nos karts classificados para tal.

### **3.3 EQUIPES/KARTS INSCRITAS TERÃO DIREITO A:**

- Participação no evento;
- Treinos Livres;
- Aluguel de 02 motores;
- Gasolina comum para a Tomada de Tempos, Top Qualify e Prova;
- Sensor
- 01 credencial de carro por kart;
- 03 credenciais de mecânico;
- De 02 até 08 credenciais para piloto (somente pilotos inscritos no kart);
- Cada piloto inscrito terá direito a 01 convidado credenciado;



- 3.3.1** Serão aceitas alterações (nomes de pilotos) em equipes/karts, somente até o dia 17/12/2025. Caso ultrapasse a data limite somente com autorização da organização.
- 3.3.2** Para a equipe/karts que efetuar os pagamentos e, por qualquer motivo, venha a desistir do evento, será cobrada uma multa de 35% do valor total da inscrição.
- 3.3.3** A equipe que não encaminhar a Ficha de Inscrição dentro do prazo poderá ser punida desportivamente em pista.

#### **ART. 4º - RESPONSABILIDADES DO PILOTO**

- 4.1** Todos os pilotos deverão assinar um Termo de Responsabilidade junto à Secretaria de Prova. A falta deste Termo por parte de qualquer piloto poderá impedir a participação de sua equipe/kart na prova.
- 4.2** Todos os pilotos deverão participar do Briefing Oficial com o Diretor de Prova, que será realizado em local determinado pela Organização.
- 4.3** Pulseiras eletrônicas serão disponibilizadas para os pilotos participantes, de uso obrigatório, com conferência a partir de 6ª feira (15/12). Não será permitida a participação de piloto sem a pulseira de identificação na prova (verificação na saída de box). Se constatado que o piloto entrou na pista sem estar inscrito no kart, a equipe/kart poderá ser desclassificada da prova.

#### **ART. 5º - FORMATO DA PROVA**

- 5.1 TOMADA DE TEMPOS** – As equipes/karts serão divididas em 2 grupos, denominados grupo 1 e 2. Essa divisão será feita a critério da organização. Cada grupo fará a Tomada de Tempos em 07 minutos.
- 5.2 FORMAÇÃO DE GRID** – Grupo 1 X Grupo 2 – Melhor tempo determinará qual dos grupos assumirá as posições ímpares no grid – 1, 3, 5 e assim sucessivamente. O outro grupo assumirá as posições pares (2, 4, 6, etc.). Feito o posicionamento conforme as Tomadas de Tempo, serão selecionados os 40 (quarenta) melhores para participar do Top Qualify, permanecendo sem mudanças as posições do 41º (quadragésimo primeiro) em diante no grid (salvo disposição em contrário pela Organização, como punições). Os 40 (quarenta) primeiros deverão se dirigir a uma área específica indicada pela Direção de Prova, em regime de Parque Fechado (proibido qualquer tipo de intervenção por equipe/kart ou piloto, exceto pressão



dos pneus, que poderá ser baixada) para vistoria prévia. Os demais deverão se dirigir para a Vistoria Final.

**5.3 TOP QUALIFY** – Serão formados 4 grupos com 8 karts cada, quais sejam:

- a) GRUPO A: 1º ao 8º
- b) GRUPO B: 9º ao 16º
- c) GRUPO C: 17º ao 24º
- d) GRUPO D: 25º ao 32º
- e) GRUPO E: 33º ao 40º

A partir de 50 minutos do final da Tomada de Tempos original (e em hipótese alguma antes deste tempo), isto é, o momento em que for dada a bandeirada de chegada a todos os karts do Grupo 2 da Tomada de Tempo original, terá início o TOP QUALIFY. Cada kart será liberado para uma única volta lançada, que se iniciará na 1ª vez que cruzar a Linha de Cronometragem depois de sua liberação e, completando sua volta, o kart deverá ir imediatamente para o Parque Fechado para vistoria.

Inicialmente os karts do GRUPO E serão liberados, do 40º ao 33º, com 5 segundos de diferença entre o momento de liberação de dois karts em sequência. Depois do último kart liberado entrar para o Parque Fechado, o GRUPO D será liberado de maneira similar (do 32º ao 25º), a seguir o GRUPO C (do 24º ao 17º), o GRUPO B (do 16º ao 9º) e, por fim, o GRUPO A (do 8º ao 1º).

Se um kart sofrer problemas mecânicos não poderá de modo algum atrapalhar nenhum kart que venha atrás, ou mesmo ajudá-lo, caso o problema mecânico deixe de acontecer, sob pena de desqualificação da Tomada de Tempos, largando das últimas posições.

Da mesma forma, se os Comissários Desportivos determinarem que um kart intencionalmente reduziu seu ritmo para esperar outro e, assim, ajudá-lo com vácuo ou empurrá-lo, ambos (quem ajudou e quem foi ajudado) serão desqualificados da Tomada de Tempos, largando das últimas posições.

Dos pilotos que sofrerem desqualificação da Tomada de Tempos, largarão mais à frente aqueles que foram desqualificados primeiro (incluindo os karts desqualificados na Vistoria Técnica, que largarão do final do grid após todas as outras equipes/karts desclassificadas na ordem crescente pela liberação da Vistoria Técnica)

O grid de largada definitivo entre os pilotos classificados se dará exclusivamente pelo tempo de volta executado, sem qualquer tipo de intercalação.

Em caso de chuva, o primeiro colocado da Tomada de Tempo original, que fará parte do GRUPO A, poderá escolher se deseja que o seu grupo seja o primeiro ou



o último a disputar o Top Qualify. Se ele desejar que seu grupo seja o primeiro, a ordem de saída dos grupos passa a ser A, B, C, D e E.

#### **5.4 REGRAS PARA TOMADA E TOP QUALIFY**

- 5.4.1** Somente um piloto por equipe/kart poderá fazer parte da Tomada de Tempos e Top Qualify, salvo caso de força maior, comunicado a tempo para a Organização e analisado.
- 5.4.2** Durante a Tomada de Tempos os pilotos não terão acesso aos boxes e não poderão deverão executar reparos mecânicos. Na eventualidade de dano que impeça o kart de continuar, deverá se dirigir ao Parque Fechado para pesagem e vistoria.
- 5.4.3** A pesagem do conjunto Kart + Piloto é obrigatória ao final da Tomada de Tempos, e a não realização desta implica em desclassificação.
- 5.4.4** O piloto que sair da pista ou levar detritos de qualquer natureza para o traçado após o término de sua volta no Top Qualify poderá causar a desclassificação de sua equipe/kart.
- 5.4.5** 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, e tendo recebido a bandeira preta com círculo laranja ou não), a equipe/kart será desclassificada e largará ao final do grid, não ao final dos 40 classificados para o Top Qualify. Se a irregularidade for constatada durante o Top Qualify ou ao final deste (tendo recebido a bandeira preta com círculo laranja ou não), causará a desclassificação da equipe/kart e largará no final do grid, não ao final dos 40 classificados para o Top Qualify.
- São irregularidades no sistema de escape (mas não só):
- Qualquer trinca ou quebra na curva de escape, flexível ou no escapamento sorteado;
  - A falta de pelo menos 1 das 4 molas obrigatórias de conexão entre as peças anteriores;
  - Falha no comprimento obrigatório do flexível de (85±5) mm, ou uso de qualquer outra peça que altere as características do que é chamado de flexível;
  - 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.



Se houver qualquer irregularidade no kart da equipe/kart durante ou ao final do Top Qualify, será desclassificado, largando no final do grid, não ao final dos 40 classificados para o Top Qualify.

**5.4.6 “SORTUDO DA VEZ”** – Entre o 41º e o último colocado no grid será sorteado a equipe/kart que largará de 5º a 15º colocado do grid, posição definida através de outro sorteio.

**5.5 LARGADA** – Será do tipo **Le Mans**. Será permitido 1 mecânico atrás da barreira de pneus por kart, que 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 causará um TIME PENALTY de 1 minuto ao kart daquele mecânico.

**5.6 DURAÇÃO DA PROVA** – A prova terá duração máxima de 12 horas (Pode haver alteração no tempo máximo da corrida de acordo com a necessidade de transmissão para a televisão). O tempo correspondente a paralisações por bandeira vermelha não será reposto.

**5.7 PARADAS OBRIGATÓRIAS** – Todas as equipes/karts deverão ter 2 voltas de no mínimo 15 minutos (que serão oficializadas pela cronometragem) e 7 voltas com no mínimo 6 minutos. Cada entrada nos boxes obriga a equipe/kart a trocar o piloto. As voltas obrigatórias acima elencadas deverão todas ser efetuadas até o aviso de BOX FECHADO (11:30 h de prova). As voltas de 6 ou 15 minutos somente serão validadas se forem fechadas na saída do box.

**5.7.1** A partir de 10:00 de prova será permitida a realização de 1 parada rápida para reabastecimento (Splash and Go) em até 7 litros. A 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. Se uma equipe/kart estiver 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, 1 volta obrigatória de 6 minutos será diminuída do total regulamentar, a cada 1 hora de paralisação.
- 5.8.3** A última das paradas obrigatórias deverá ser cumprida até 11h30min do tempo de Prova. Em caso de bandeira vermelha antes do tempo regulamentar para cumprimento das paradas obrigatória (11h30min do início da prova), e a prova seja reiniciada após este tempo regulamentar de (11h30min do início da prova), a equipe/kart que ainda não tiver cumprido todas as paradas obrigatórias terá o prazo máximo de 2 (duas) voltas após a relargada para cumpri-las.
- 5.8.4** Em caso de encerramento da Prova com bandeira vermelha, as equipes/karts que não cumprirem todas as paradas obrigatórias serão punidas com o acréscimo ao resultado final de:
- Paradas Obrigatórias de 6 minutos: 9 voltas por parada não cumprida;
  - Parada Obrigatória de 15 minutos: 20 voltas;

#### **5.9 NEUTRALIZAÇÃO DE PROVA ATRAVÉS DO SAFETY KART VIRTUAL (SKV) –**

A prova será neutralizada a critério do Diretor de Provas (acidentes, remoções de karts, bloqueio parcial da pista, etc.), através de:

- Apresentação de placa no PSDP (Posto de Sinalização de Direção de Provas) e em todos os postos de sinalização, com os dizeres PROVA NEUTRALIZADA.
  - Bandeiras amarelas ou faróis amarelos pela pista inteira.
  - Liberação do Safety Kart Virtual, atrás do qual todos os pilotos deverão se posicionar em fila indiana, respeitando a posição de pista no momento (pilotos retardatários não poderão ser ultrapassados a menos que sinalizado pela Direção de Provas) a partir do líder (primeiro kart atrás do SKV).
- 5.9.1** É proibida a entrada no Box durante a neutralização da prova.
- 5.9.2** O Diretor de Prova indicará uma volta antes da relargada. O líder poderá retomar a velocidade após a curva inclinada e somente serão permitidas ultrapassagens após a bandeira verde ser agitada.
- 5.9.3** O período de neutralização da prova estará encerrado:
- Após a retirada da placa do Safety Kart Virtual (SKV),
  - Apagadas as luzes amarelas,
  - Retiradas as bandeiras amarelas e placas dos postos de sinalização e PSDP e
  - Aceno de bandeira verde do PSDP.
  - Caso seja alterado o tempo da prova, o artigo nº 5 poderá ser alterado em conjunto.

- 5.9.4** Em regime de Safety Kart:



- Kart que sofrer pane seca nesta situação está autorizado a entrar nos boxes (que estarão fechados), abastecer com 1(um) litro e dirigir-se diretamente para a saída dos boxes (sem se deter em qualquer lugar até a balança de saída), e retomar a formação dos karts atrás do último. Se porventura, neste procedimento, for constatado que a parada por pane seca foi simulada ou não for justificada (falha de motor por qualquer outro motivo), poderá haver penalização a critério dos Comissários Desportivos;
- Kart que sofrer furo de pneu nesta situação estará autorizado a entrar nos boxes, substituir somente o pneu danificado e sair diretamente pela saída dos boxes, retomando a formação atrás do último. Se porventura for constatado que a parada foi simulada ou não for justificada (falha do chassi por qualquer outro motivo), poderá haver penalização a critério dos Comissários Desportivos;

**5.10 BANDEIRA AZUL** – Somente será mostrada a partir do tempo de 11:40 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. Este peso poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, em ordem de marcha, ao término da Tomada de Tempo e Top Qualify, durante a prova e ao final da prova.

**6.2 FIXAÇÃO DE LASTRO** – O lastro deverá ser afixado ao kart por meio de parafuso, porca e contra-porca ou porca-travante se fixado a qualquer parte do kart ou o chamado “Suporte 500 Milhas”, com o uso da “Engate Rápido”. A constatação de lastro solto poderá causar a imediata exclusão da equipe/karts da Tomada de Tempos, Top Qualify ou da Prova, por motivo de segurança.

## **6.3 REGRAS DE PESAGEM**

**6.3.1** O motor do kart deverá ser obrigatoriamente desligado em cima da balança.

**6.3.2** O piloto deverá parar o kart por completo na balança e esperar a liberação do oficial de balança.

**6.3.3** Durante os treinos realizados com os motores sorteados pela organização será obrigatória a pesagem na entrada e saída do box. Somente será liberado para a pista o kart que estiver com o peso mínimo de 205 Kg.





- 6.3.4** Durante a prova será obrigatória a pesagem na entrada e saída do box. Somente será liberado para a pista o kart que estiver com o peso mínimo de 205 Kg.
- 6.3.5** Caso a equipe/kart descida ou necessite alterar o peso do kart após a pesagem na balança de saída do box, a equipe/kart 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 6 minutos, mesmo que todas as Paradas Obrigatórias tenham sido cumpridas.
- 7.2** Após a liberação da balança, o piloto deverá seguir em velocidade reduzida que será avaliada pelo fiscal de box; caso ele julgue que a velocidade está alta o piloto será punido conforme **ART. 19ª – ITEM 19.13**
- 7.3** Caso o motor não funcione após a pesagem, o kart poderá ser empurrado por dois (2) mecânicos credenciados desde que se obedeça ao item anterior.
- 7.4** 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 apenas os mecânicos da equipe/kart poderão trabalhar.

#### **ART. 8º - ABASTECIMENTO**

- 8.1 TANQUE DE COMBUSTÍVEL** – O tanque de combustível deve ser apresentado ao abastecimento livre de qualquer resíduo ou substância (sólido, líquido ou variações, como gel). A organização pode, a qualquer momento, solicitar que o tanque seja esvaziado e novamente abastecido, diante da fiscalização, a título de pré-vistoria. Também poderá realizar testes com amostras de combustível colhidas de karts a qualquer momento do evento.
- 8.1.1** Original do fabricante do chassi em questão. Não será permitido intercâmbio de tanques de diferentes fabricantes.
- 8.1.2** O reabastecimento será feito após a pesagem na balança da entrada.
- 8.2 QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL NO ABASTECIMENTO** – Para a Tomada de Tempos, Prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade máxima de 7 litros de combustível.



### **8.3 RESPONSABILIDADES DA EQUIPE/KART DURANTE O ABASTECIMENTO**

- 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/kart.
- 8.3.2** Durante o reabastecimento 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 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 POSICIONAMENTO DOS NÚMEROS** – A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do Painel Superior Dianteiro (gravata) e no centro da Proteção Traseira (pára-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 Superior Dianteiro (gravata).





**9.1.2** A Organização vai disponibilizar códigos de barras para serem colados acima do número do kart. O código deverá ficar centralizado na placa de identificação, com conferência a partir de 6ª Feira (19/12), e seu uso é obrigatório. A constatação de que o kart está sem o código de barras implica a não participação ou a não-continuidade da participação da prova.

**9.1.3 DIMENSÕES DA NUMERAÇÃO** – A numeração deverá ser colocada sobre um quadro medindo no mínimo 200x200mm +/- 10mm, na cor branca, com os números de 150mm +/- 10mm de altura e traço de 20mm +/- 5mm na cor preta.

**GERAL:** colocar as letras GE do lado de cada placa de número;

**SPRINT:** colocar as letras JN (de Júnior/Novato) do lado de cada placa de número;

**SENIOR:** colocar a letra S do lado de cada placa de número.

**9.2 SOLICITAÇÃO DE NUMERAÇÃO** – O número será escolhido pela equipe/kart 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 terça-feira dia 16/12/2025, desde que não haja conflitos com outra equipe/kart. A participação em Tomada de Tempos, Top Qualify ou Prova com numeração diferente do que estiver registrada na ficha de inscrição pode causar a punição do kart em questão em pista. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é dever exclusivo da equipe/kart.

## **ART. 10º - INDUMENTÁRIA DOS PILOTOS**

**10.1** É obrigatório em todas as atividades de pista o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseira, luvas, sapatilhas de competição e macacão. 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 de combustível 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/kart.

## **ART. 12º - DAS VISTORIAS TÉCNICAS**

**12.1** Antes da Tomada de Tempos poderá ser realizada uma Vistoria Técnica para o abastecimento do combustível, óleo e a lacração dos motores. Após a Tomada de Tempos poderá ser realizada uma Vistoria Técnica para controle de peso e lacres. Uma nova Vistoria poderá ser realizada antes da largada.

Todas as equipes/karts terão os motores instalados em seus chassis, lacrados ao quadro do chassi em momento declarado na Programação Oficial do Evento. Numa eventual troca de motor a equipe/kart 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/kart 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 a completaram dirigirem-se diretamente ao Parque Fechado logo após a bandeirada final.

## **ART. 13º - PNEUS**

**13.1 TREINOS OFICIAIS** – Serão lacrados pela organização 4 pneus dianteiros e 2 pneus traseiros de especificação MG RL1 “Laranja”, com códigos de barras para a identificação, que serão adquiridos junto à empresa determinada pela organização. Estes pneus poderão ser usados segundo a combinação desejada pela equipe/kart.

**13.2 TOMADA DE TEMPOS, TOP QUALIFY, PROVA** – Serão lacrados pela organização 6 pneus dianteiros e 4 pneus traseiros de especificação MG RL1 “Laranja”, com códigos de barras para a identificação, que serão adquiridos junto à empresa determinada pela organização.



**13.3** É proibida a utilização de outros pneus que não sejam os lacrados para treinos, Tomada de Tempo, Top Qualify e Prova. Não será permitida a troca de pneus entre as equipes/karts, independente que sejam karts da mesma equipe/kart.

**13.4** A identificação de pneu não lacrado em um kart poderá implicar na exclusão do kart da prova. A identificação em um kart de pneu pertencente a outro kart, a qualquer momento do evento, poderá implicar na exclusão imediata dos dois karts do evento, tanto o usuário quanto o doador.

**13.5 PNEUS DE CHUVA –** Os pneus de chuva serão da marca MG SW2 “Wet”. É obrigatório lacrar 1 jogo de pneus “0” (ZERO) para a Prova. Este jogo lacrado deverá ser, obrigatoriamente, o primeiro a ser usado em caso de chuva. A partir da primeira saída com o jogo lacrado o uso de pneus de chuva da especificação acima é livre quanto à quantidade e estado de desgaste. Os pneus em uso poderão ser checados quanto ao uso de aditivos, que são proibidos em qualquer quantidade, especificação e momento. O uso destes aditivos poderá implicar na exclusão imediata da equipe/kart.

**13.6 CHECAGEM DE PNEUS 500 MILHAS –** Para todas as atividades de pista os pneus serão lacrados e identificados pela Organização conforme seus próprios critérios.

**13.6.1** No momento da pesagem de entrada (em qualquer atividade de pista) os códigos de barra dos pneus poderão ser checados pela Organização. Será de responsabilidade das equipes/kart manter no mínimo 1 (um) código de barras de cada pneu intacto.

**13.6.2** Os pneus em uso poderão ser checados quanto ao uso de aditivos, que são proibidos em qualquer quantidade, especificação e momento. O uso destes aditivos poderá implicar na exclusão imediata da equipe/kart.

**13.7 TROCA DE PNEUS DANIFICADOS –** Na eventualidade de ser constatado um furo em um pneu (através do exame pelo Comissariado Técnico), na balança de entrada, será permitida a troca do mesmo. Os pneus substituído e substituto deverão ser levados desmontados das rodas aos Comissários Técnicos para avaliação e registro do novo código na ficha do kart. A troca de pneu de PROVA deverá ser feita por pneu usado DOS TREINOS em condições similares. Não haverá troca de pneus de treino danificados, uma vez que não haverá pneus desta especificação usados anteriormente.



**13.8** Os pneus utilizados na largada da Prova não precisam ser os mesmos utilizados no classificatório.

**13.9** 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.

**13.10** Será permitido utilizar máquinas pneumáticas ou elétricas para troca de pneus.

#### **ART. 14º - CHASSI / CARENAGEM**

**14.1 CHASSIS** – Homologação FIA Karting ou CBA. Sistema de freio atuando nas rodas traseiras, completos (Cáliper (pinça), cilindros de acionamento e varões de comunicação com o pedal, mangueiras hidráulicas e disco(s) todos pertencentes ao mesmo conjunto homologado CBA ou CIK e conforme a ficha de homologação (isto é, sem qualquer alteração que retire ou agregue material ou ainda mude suas características originais), de qualquer época (desde que em bom estado), podem ser intercambiados entre marcas diferentes de chassi.

- Cubo traseiro de  $(90 \pm 1)$  mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio;
- Cubo dianteiro de  $(90 \pm 1)$  mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio. Os rolamentos dos cubos dianteiros devem fazer parte da peça, inclusive para fins de medição do comprimento total;
- Proibido o uso de cubos de roda desprovidos de rolamentos (traseiros com diâmetro interno de 40 50 mm ou similares) para fixar as rodas dianteiras às mangas de eixo dianteiras, com o auxílio de adaptadores providos de rolamentos, com diâmetros externos adequados aos cubos em questão.
- Rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço.
- Nenhuma alteração será permitida na estrutura original do chassi, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível. Só poderá ser usado um chassi por equipe/kart (definida pelo número do kart), lacrado. O chassi declarado e 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 é permitido adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart





(spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos que não o que segue o RNK, 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. A barra inferior não é obrigatória e, se empregada, está dispensada do revestimento de espuma.
- 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.



**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**

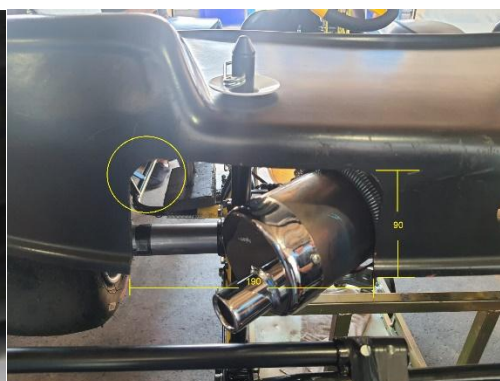
**ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm**



**DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO**



**ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO**



- a) Apenas 2 furos de ventilação de ar na parte traseira da carenagem – diâmetro MÁXIMO de 50mm e distância entre centros de 200mm – ao centro e à direita, indicados pelos círculos verdes;
- b) Na posição indicada pelo “X” vermelho, um alívio retangular de dimensões máximas de 190mm de largura por 90mm de altura;
- c) Para não diminuir a resistência da carenagem, arredondamentos de 22mm (a mesma broca dos 2 furos anteriores) deverão ser garantidos, conforme círculo em amarelo na figura.



- d) Como se pode ver na foto, o corte retangular deverá ser posicionado de modo a que o centro da base do tubo de escape esteja posicionado no centro do retângulo, de modo a otimizar o escape dos gases quentes e proteger a integridade da carenagem plástica.
- e) Uma proteção adicional de mantas asfálticas metalizadas deverá ser providenciada, e aplicada às carenagens, pelo menos na área mínima indicada na foto a seguir:



- f) As mantas asfálticas SÃO OBRIGATÓRIAS, DEVEM SER APLICADAS PRINCIPALMENTE AO CENTRO E À DIREITA, PLEO LADO DE DENTRO DA CARENAGEM, mas a área de aplicação pode ser maior que a indicada, se assim a equipe/kart desejar. Lembrando que quanto maior a área, maior a proteção e garantia de integridade da carenagem durante o transcorrer da prova.
- g) Este material pode ser encontrado em lojas de material de construção, mas estará disponível na loja Sabiá Racing.
- h) 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.

### **14.3 PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS –**

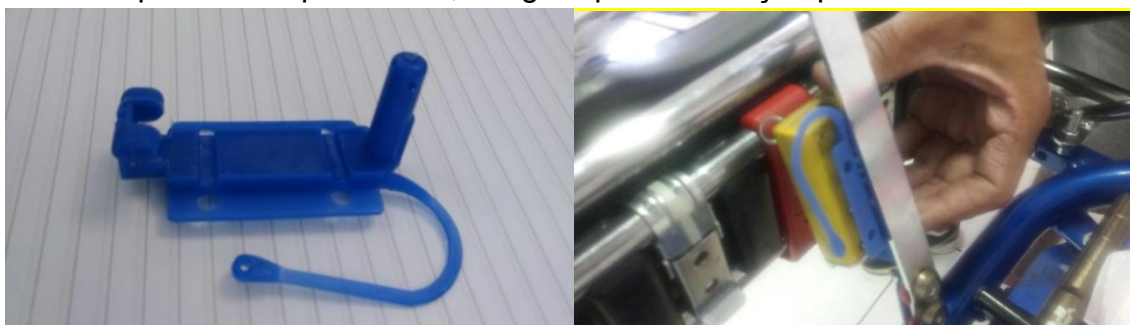
Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para a total adaptação, para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de vistoria específica).

**14.3.1 CRITÉRIO DE USO –** A equipe/kart da qual fizer parte com 01 piloto portador de necessidades motoras especiais poderá usar este kart como sendo o 2º da equipe/kart. A troca de kart será realizado à porta do box onde estiver esta equipe/kart, 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/kart 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/kart 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.



## **ART. 15º - MOTOR**

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

- 15.2 VELAS** – serão fornecidas pela organização e lacradas, de especificação única: **NGK BPR6ES**. 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/kart.

## **15.3 DISTRIBUIÇÃO**

- 15.3.1** Serão sorteados e entregues 02 (dois) motores para cada equipe/kart, que serão registrados para até 02 (duas) equipes/karts podendo haver o intercâmbio entre os mesmos durante os treinos livres. Ao final de cada dia de treino, todos os motores deverão ser devolvidos para a Organização. Ao final do dia 18/12 (5ª feira) a equipe escolherá qual dos dois motores utilizará na prova.





**15.3.2** Caso a equipe/kart necessite trocar um dos motores, por qualquer motivo, trocará um dos dois motores sorteados a ela e o motor descartado não poderá ser usado novamente por ela em nenhuma hipótese.

## **15.4 REGRAS DE UTILIZAÇÃO**

**15.4.1 TROCA DE MOTOR** – 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/kart poderá quebrar o lacre de um motor, ficando assim a organização da prova responsável pela quebra e colocação de um novo lacre.

**15.4.1.1** Caso haja qualquer problema no alinhamento para formação de grid, os karts serão direcionados aos boxes, de onde largarão após a passagem de todos os karts. Se a troca de motor for 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.

**15.4.1.2** A equipe/kart poderá trocar o motor após o warm up, mediante um novo sorteio com punição de 10 posições no grid de largada.

**15.4.1.3** A equipe/kart poderá trocar o motor da tomada de tempo para a prova, mediante um novo sorteio com punição de 10 posições no grid de largada.

**15.4.1.4** A equipe/kart poderá trocar o motor durante a prova sem punição desde que tenha a autorização do comissário técnico. O motor para troca será sorteado e disponibilizado em local previamente informado.

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

**15.4.3** Os motores serão entregues a cada equipe/kart sem mesa ou embreagem. Os motores serão lacrados pela organização, e a quebra do lacre por qualquer motivo, a qualquer momento, sem a presença da organização poderá causar a exclusão da equipe/kart.

**15.4.4** Os motores deverão ser devolvidos para a organização, após o último treino oficial, todos os dias. Os mesmos motores serão entregues no dia seguinte para suas respectivas equipes/karts.

**15.4.5** Fica proibida a aceleração máxima do motor, quando as rodas traseiras não estiverem no chão; o não cumprimento será punido com a perda de 5 minutos no treino livre.

**15.4.6** A organização se reserva o direito de vistoriar qualquer motor a qualquer momento.

**15.4.7** Equipes/karts 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/kart.



## **ART. 16º - DEMAIS EQUIPAMENTOS**

### **16.1 EIXO** – Único, modelo MEGA KGV 2017/2018/2019 e 500 Milhas 000/25.

Somente será liberada a troca de eixo pela Comissão Técnica em caso de quebra ou dano além de reparo. Os eixos têm a seguinte especificação: 50mm de diâmetro em toda a extensão, espessura mínima de 2,5 mm, comprimento de (1030±5)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 necessário.**

### **16.2 RELAÇÃO** – Coroa de 41 dentes, pinhão de 13 dentes (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA, COM MIOLO DE MOLAS.



### **16.3 TANQUE CENTRAL e CAPACIDADE MÁXIMA DE ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEL** – Original da marca e modelo de chassis, com capacidade de (8,0 ± 0,5) litros. 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  $(10 \pm 1)$  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) poderá causar a desclassificação sumária da equipe/kart da prova.

**16.4 ESCAPAMENTO** – O escapamento será SORTEADO, peça homologada CBA para as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O número da peça estará registrada ao kart para o qual foi sorteada, sendo proibido o intercâmbio, com os infratores passíveis de desclassificação da prova. O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo. Se houver constatação de folga axial excessiva após a Tomada de Tempos e Top Qualify, a Equipe/Kart será desclassificada por irregularidade técnica.

**16.4.1 DEVOLUÇÃO DOS ESCAPES:** ao final de cada dia os escapes deverão ser devolvidos à organização, e serão novamente retirados no dia seguinte.

**16.4.2 FLEXÍVEL:** comprimento obrigatório de  $(85 \pm 5)$  mm

**16.4.3 FIXAÇÃO DO ESCAPE À CURVA:** mínimo de 4 molas. Fixação exclusiva com molas.

**16.4.4 FIXAÇÃO DO ESCAPE AO BERÇO:** Proibido uso de braçadeiras metálicas. Fixação exclusiva com molas.

**16.4.5** QUALQUER AVARIA NO ESCAPAMENTO, CURVA DE ESCAPE, FLEXÍVEL, SUA JUNTA OU FIXAÇÃO AO MOTOR, A QUALQUER MOMENTO DA TOMADA OU PROVA, IMPLICA EM NÃO-CONFORMIDADE COM ESTE REGULAMENTO. AVARIAS DURANTE A PROVA 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.

**16.5 CURVA DO ESCAPAMENTO** – A curva de escapamento (coletor de escape) 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 dos Comissários.

**16.6** Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou passar a emitir som que dê a entender, sem dúvida alguma (pendente de avaliação de Comissário Técnico) que o sistema está comprometido, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se aos boxes.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se aos boxes, para o devido reparo.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

**16.7 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/kart, 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/kart.

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

**16.9 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 SW2.



**16.9.1** 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/kart deverá solicitar a substituição diretamente para organização.



**16.10 SUPORTE DE DISCO DE FREIO** – Está autorizada o uso de 01 (um) sobre-cubo ou braçadeira metálica encostado ao suporte do disco de freio para evitar o seu deslocamento em uso (“correr o suporte”), ou a perda da chaveta.

#### **ART. 17º - RÁDIO COMUNICADOR**

**17.1** Está proibido o uso de rádio comunicador de qualquer modelo entre piloto e equipe/kart. 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. 18º - EXTINTOR DE INCÊNCIO**

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

#### **ART. 19º - DAS PENALIZAÇÕES**

**19.1 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA** – O piloto que receber esta bandeira terá de cumprir um TIME PENALTY de 10 segundos.

**19.2 TIME PENALTY** – Será cumprido pela equipe/kart em área determinada pela Direção de Provas.



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

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

**19.5 CORTE DE PISTA** – Bandeira de advertência.

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

**19.7 PARADA OBRIGÁTORIA I** – Caso não seja cumprida por completo a parada obrigatória ou o Splash and Go, a equipe/kart 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). Exceção feita à situação de Safety Kart, conforme descrito no Art 5º, item 5.9.

**19.8 PARADA OBRIGÁTORIA II** – Em caso do cumprimento das paradas obrigatórias, em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar, 11h40min a partir do início da prova, a equipe/kart 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.

**19.9 PARADA OBRIGÁTORIA III** – Em caso do não cumprimento das paradas obrigatórias (6 e 15 min), em até 05 minutos após o tempo limite regulamentar de 11:30h a partir do início da prova, a equipe/kart será penalizada com o acréscimo ao resultado final de:

- Parada obrigatória de 6 minutos – 09 voltas por parada não cumprida.
- Parada obrigatória de 15 minutos – 20 voltas.

**19.10 PARADA OBRIGÁTORIA IV** – A equipe/kart é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua parada de 15 minutos.

**19.11 PARADAS DE BOX ANORMALMENTE LONGAS** - Kart que estiver parado nos boxes sem ser utilizado, 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.

**19.12 BALANÇA I** – Proibida a permanência de membros de equipe/kart junto a plataforma de pesagem e em toda a área da balança. (Nenhum membro da equipe/kart ou ajudante poderá auxiliar o piloto que está sendo pesado). Penalidade – Bandeira de advertência.

**19.13 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 alta poderão sofrer um TIME PENALTY de 30 segundos.

**19.14 DESRESPEITO A SINALIZAÇÃO DE BOX** – (bandeira preta com bola laranja) TIME PENALTY - 1 minuto.

**19.15 ANDAR EM SENTIDO CONTRÁRIO NA ÁREA DE BOX SEM A PERMISSÃO DE UM COMISSÁRIO** – TIME PENALTY - 1 minuto.

**19.16 RESGATE DE KART NA PISTA** – Será permitida a entrada da equipe/kart para resgate com carrinho, somente com autorização da Direção de Prova, a critério do Diretor de Prova; o não cumprimento acarretará a equipe/kart infratora TIME PENALTY de 1 minuto.

**19.17 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.

**19.18** 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;

**19.19 FALTA DE PESO** – Qualquer infração por falta de peso, a equipe/kart será penalizada conforme itens abaixo:

**19.19.1 TREINOS** – Caso se constate falta de peso acima de 5 kg na balança da entrada do box, a equipe/kart 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, a equipe/kart será penalizada no treino seguinte.



O TIME PENALTY será cumprido em local estipulado pela organização.

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

**19.19.3 PROVA** – A equipe/kart receberá as punições abaixo:

**19.19.3.1** Falta de peso até 8.0 kg – TIME PENALTY de 2 minutos, sendo que a 3ª (terceira) penalização por falta de peso a equipe/kart será desclassificada da prova.

**19.19.3.2** Falta de peso acima de 8.0 kg ou falta de peso ao término da prova – Exclusão da prova.

**19.19.3.3** 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.

**19.19.3.4 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.

**19.19.3.5 EMPURRAR DURANTE A PROVA** - A Organização publicará um adendo na semana da prova com a regulamentação relativa a este item.

## **19.20 PENALIZAÇÃO PNEUS**

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

**19.20.2 CHECAGEM DE PNEUS NA ENTRADA DOS BOXES** – Serão checados todos os pneus do kart. Caso a organização não consiga realizar a leitura do código de barras externo ou interno a equipe/kart 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/kart. 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.

**19.20.3** 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/kart será desclassificada da prova.

### **19.20.4 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/kart) ou outro pneu que não o registrado para o kart, ou ainda em caso de chuva (conforme item 13.4





- a) TREINOS LIVRES: equipe/kart 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

**19.21** 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.

**19.22** Karts que estiverem anormalmente lentos na pista poderão ser punidos ou chamados aos boxes a qualquer momento, a critério dos Comissários.

#### **ART. 20º - RECURSOS E RECLAMAÇÕES**

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

#### **ART. 21º - MERCHANDISING**

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

(VÁLIDO A PARTIR DO DIA 10/12/2025).