

IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

REGULAMENTO DESPORTIVO - 2011

ARTIGO 1º - O controle e a supervisão da **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC**, serão exercidos pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo.

ARTIGO 2º - Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK) e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS:

Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 20 (vinte) dias da data de divulgação.

Para todas as categorias participantes da **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC**, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores.

Parágrafo 2º - QUESTÕES DESPORTIVAS:

Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento de Kart da FASP, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ARTIGO 3º - Para as provas Da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC**, a Organização da Prova será atribuída ao DK-FASP.

ARTIGO 4º - Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo DK-FASP, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

Parágrafo 1º - É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo - CBA.

ARTIGO 5º – DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:

Todas as categorias participantes da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC**, Mirim, Cadete, Super Cadete, Junior Menor, Junior, Sprinter, Graduados, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior deverão cumprir **10 (dez) etapas**, conforme calendário da FASP

Essas **10 etapas**, com um total de 12 (doze) provas, serão divididas em 3 turnos, conforme discriminação abaixo:

1º Turno: Etapas com uma única prova cada: 1ª à 4ª etapa, descartando-se 1 resultado deste turno, valendo cada etapa a pontuação abaixo:

1º - 11 pontos	5º - 06 pontos	9º - 02 pontos
2º - 09 pontos	6º - 05 pontos	10º - 01 ponto
3º - 08 pontos	7º - 04 pontos	
4º - 07 pontos	8º - 03 pontos	

Após o descarte do 1º Turno, somados os pontos obtidos para verificação de colocação e com todos "zerados", os 15 primeiros colocados receberão a seguinte pontuação:

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

2º Turno: Etapas com uma única prova cada: 6ª à 9ª etapa, descartando-se 1 resultado deste turno, valendo cada etapa a pontuação abaixo:

1º - 11 pontos	5º - 06 pontos	9º - 02 pontos
2º - 09 pontos	6º - 05 pontos	10º - 01 ponto
3º - 08 pontos	7º - 04 pontos	
4º - 07 pontos	8º - 03 pontos	

Após o descarte do 2º Turno, somados os pontos obtidos para verificação de colocação e com todos "zerados", os 15 primeiros colocados receberão a seguinte pontuação:

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

3º Turno – 5ª e 10ª etapa: composta de 2 (duas) provas cada etapa, descartando-se 1 resultado deste turno, valendo cada prova a pontuação abaixo:

1º - 16 pontos	5º - 11 pontos	9º - 07 pontos	13º - 03 pontos
2º - 14 pontos	6º - 10 pontos	10º - 06 pontos	14º - 02 pontos
3º - 13 pontos	7º - 09 pontos	11º - 05 pontos	15º - 01 ponto
4º - 12 pontos	8º - 08 pontos	12º - 04 pontos	

A **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC** será disputado pelo sistema N-3, com relação ao número de descartes, procedendo-se da seguinte forma:

1º Turno: o piloto descartará obrigatoriamente uma (1) prova;

2º Turno: o piloto descartará obrigatoriamente uma (1) prova;

3º Turno: o piloto descartará obrigatoriamente uma (1) prova.

Parágrafo 1º - O descarte é de prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma, para descartá-la.

Parágrafo 2º - Não poderá ser descartada a prova em que o piloto estiver cumprindo pena de desclassificação, exclusão ou suspensão.

Parágrafo 3º - Depois de definida a posição final do 1º Turno, com sua pontuação já com o descarte, esta pontuação será desprezada sendo, então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação.

Para o 2º Turno os pilotos iniciarão a disputa sem pontos e será adotado o mesmo critério do 1º Turno.

O Campeão da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC** será aquele que obtiver o maior número de pontos na soma dos pontos obtidos nas:

- a) repontuação do 1º Turno,
- b) repontuação do 2º Turno e da
- c) pontuação do 3º Turno com o descarte de um resultado.

Parágrafo 3º - O "pole position" receberá 1 (um) ponto e a volta mais rápida realizada durante a prova receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação. Caso se verifique a necessidade de o "pole" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", os pontos conquistados serão mantidos.

Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do "grid" de largada, como para a bonificação de melhor volta da prova.

Na 5ª e 10ª etapas (3º. Turno), duplas, não haverá ponto de "pole-position" em nenhuma das 4 (quatro) provas, mesmo havendo Tomada de Tempo, havendo somente ponto de melhor volta para cada prova.

Parágrafo 4º - Ao descartar a prova o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.

Parágrafo 5º - No caso de desclassificação técnica do concorrente, o mesmo perderá os pontos da "pole position", conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

Parágrafo 6º - Se o piloto bonificado for excluído durante a prova, ou desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole position", mas perderá o ponto de melhor volta. Da mesma forma, no caso de desclassificação por atitude antidesportiva na prova, o piloto não perderá os pontos da "pole position" perdendo, no entanto, o ponto de melhor volta.

Parágrafo 7º - Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas ou do tempo total resultarem em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo 8º - Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde à distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.

Parágrafo 9º - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica.

Parágrafo 10º - O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer aquela punição.

Parágrafo 11º - Desempate no Campeonato e/ou no Turno: Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato, ou um turno, com igual número de pontos, já computados os descartes, o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes. Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes, no campeonato, ou no turno; continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as "pole positions" e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

Parágrafo 12º - Os pilotos que tiverem sua primeira e única participação somente na 10ª. Etapa (11ª. e 12ª. provas), não terão direito a qualquer tipo de pontuação no Campeonato. Caso este venha a ter colocação passível de pontuação esta será destinada ao piloto classificado imediatamente após e que tenha participação anterior no Campeonato, e assim sucessivamente.

Parágrafo 13º – As categorias Mirim, Cadete e Super Cadete participarão das dez etapas da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC**, pontuando conforme o especificado no quadro do Art. 5º. Paralelamente, as duas categorias, estarão disputando, com troféus para campeão e vice-campeão conforme pontuação prevista no Art.5º, sem descartes, mais 3 Copas assim distribuídas:

- a)- 1ª Copa: da 1ª à 4ª etapa,
- b)- 2ª Copa: da 6ª à 9ª etapa e
- c)- 3ª Copa: 5ª etapa e 10ª etapa.

ARTIGO 6º - A extensão de cada Prova será de aproximadamente:

Etapas (em quilômetros):	Simple	Dupla (cada prova)
Mirim e Cadete	•18 (dezoito)	•18 (dezoito)
Super Cadete, Junior Menor e Junior	•27 (vinte e sete)	•23 (vinte e três)
Sprinter e Graduados	•30 (trinta)	•23 (vinte e três)
Máster A e B e Super Sênior	•27 (vinte e sete)	•23 (vinte e três)

Parágrafo único - Em caso de chuva a prova passa a ter como limite 20 (vinte) minutos de duração nas etapas simples e 15 (quinze) minutos nas etapas com duas provas, independente do número de voltas percorridas, para todas as categorias, exceto Mirim e Cadete onde o limite será de 15 (quinze) minutos nas simples e 12 (doze) minutos nas etapas com duas baterias.

ARTIGO 7º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos 6 (seis) primeiros colocados em cada categoria.

ARTIGO 8º – DA PARTICIPAÇÃO:

Somente poderão participar da **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC**, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, dentro do prazo de validade.

ARTIGO 9º - CATEGORIA DOS PILOTOS:

MIRIM: pilotos Mirim com licença CBA.

CADETE: pilotos Cadete com licença CBA.

SUPER CADETE: pilotos com dez anos completos a 12 anos, de acordo com Regulamento Nacional de Kart do CNK/CBA.

JUNIOR MENOR: pilotos Junior Menor com licença CBA.

JUNIOR: pilotos Junior com licença CBA.

GRADUADOS: Pilotos Graduados com licença CBA.

SPRINTER: Pilotos com licença CBA de Novatos e Graduados, sendo que os Graduados não tenham mais que um ano de piloto Graduado e não tenham sido classificados entre os 10 (dez) primeiros lugares nos Campeonato Brasileiro de Kart, Copa Brasil de Kart e Campeonato Paulista de Kart, nos últimos 3 (três) anos.

MÁSTER A : pilotos com licença CBA maiores de 25 anos.

MÁSTER B : Pilotos com Licença CBA Sênior B, com idade entre 25 e 40 anos.

(SUPER MÁSTER: Composta da Máster A mais Máster B que correrão em prova única, com pontuação e premiação em separado para cada categoria mais uma pontuação e premiação conjunta na Super Máster)

SUPER SENIOR : Pilotos Seniores A e B com carteira CBA acima de 40 anos.

ARTIGO 10º - PROMOÇÕES:

Parágrafo único: Os pilotos campeões e vice-campeões das categorias Sprinter e Máster B serão promovidos para Graduados e Máster A respectivamente.

ARTIGO 11º - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão nacional competente ou internacional similar, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, CIK, ou CIK/CBA. Deverá constar no macacão e/ou copacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.

É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete, Junior Menor e Junior.

ARTIGO 12º - DOS TREINOS OFICIAIS:

É expressamente proibido treinar 6ª. feira, no período da tarde, sem estar inscrito na prova. O circuito será sorteado somente na 6ª. feira da prova. Os treinos de 6ª. feira a tarde serão realizados após o sorteio de motores da RBC, é obrigatório o uso do motor sorteado, do sensor de cronometragem e a passagem pela balança após o término do treino. As categorias Máster A, Máster B, Super Sênior, terão o primeiro período de treino de 6ª. feira com motor sorteado e treino de aquecimento de 10 minutos no sábado antes da Tomada de Tempos, conforme especificado no Adendo II da prova.

Parágrafo Único: Em caso de chuva, os treinos de 6ª. Feira a tarde para as categorias Super Cadete, Júnior Menor, Júnior, Sprinter, Graduados, Máster A e B e Super Sênior, não serão realizados com os motores sorteados pela RBC, a critério da mesma. Esta decisão será tomada até 30 minutos antes do início do treino. Se chover durante o treino este será interrompido para a instalação obrigatória do filtro de chuva com copinho.

ARTIGO 13º - TOMADA DE TEMPO:

Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de 10 minutos, com a participação de todos os inscritos.

Ao término dos 10 minutos classificatórios será realizada uma seção TOP QUALIFYNG, em volta lançada, apenas entre os três primeiros colocados, sem possibilidade de qualquer tipo de manutenção.

O resultado deste TOP QUALIFYNG terá validade apenas entre os três primeiros, não interferindo nos resultados a partir da 4ª colocação obtida no treino classificatório normal.

Para a formação do grid dos três primeiros colocados serão considerados somente os tempos do TOP QUALIFYNG, desprezando-se assim os tempos obtidos durante os dez minutos classificatórios.

Parágrafo 1º - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá para a formação do "Grid" de Largada.

Parágrafo 2º - Durante a tomada de tempo só terão acesso à pista os pilotos da categoria e seus auxiliares devidamente credenciados com jaleco. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a tomada de tempo.

Se o piloto sofrer avaria mecânica o piloto deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado da Balança. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico na pista ou levar seu kart para os boxes, sob pena de exclusão do piloto da tomada de tempos.

Parágrafo 3º - É proibido fazer funcionar o motor dentro da área do Parque Fechado desde que não seja, exclusivamente, para colocar o kart em movimento, salvo com autorização da Direção de Prova.

Parágrafo 4º - Depois de iniciada a tomada de tempo é proibida qualquer manutenção mecânica não importando a categoria, salvo com autorização dos Comissários Desportivos e desde que o piloto não tenha iniciado a tomada de tempo e ultrapassado a linha dos 50 (cinquenta) metros.

O piloto, com a apresentação da bandeira preta e disco laranja (avaria técnica), deverá dirigir-se ao Parque Fechado da Balança, encerrando sua participação.

Parágrafo 5º - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado. Se o piloto, em caso de chuva, não utilizar os pneus slick lacrados deverá, obrigatoriamente, entregá-los à Organização da Prova, ao final da tomada de tempos.

Parágrafo 6º - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado da Balança, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico, sendo que, caso o piloto leve seu kart ao Parque Fechado da Balança, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

Parágrafo 7º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizado um sorteio para dividir o treino classificatório em duas sessões de classificação de 5 (cinco) minutos cada, com metade dos inscritos em cada treino. Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado. O piloto sorteado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo. Participarão do Top Qualifyng somente os 3 (três) melhores tempos do resultado final das duas sessões.

Parágrafo 8º - Os pilotos e auxiliares devidamente credenciados, só deixarão a área de Box, passando para a área de abastecimento, quando autorizados pelo responsável pela liberação dos karts no abastecimento. Estes auxiliares poderão permanecer na área do abastecimento somente até o final da tomada de tempo de seu piloto, tendo que se dirigir à área dos boxes ao término desta.

Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos, deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à Organização da Prova dentro da pista durante a tomada de tempos e provas.

Qualquer infração a este parágrafo acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela tomada de tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da tomada de tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de tomada de tempos, largando em último na sua bateria.

Parágrafo 9º - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término de treinamento classificatório, serão aplicadas as seguintes penalidades:

a) 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada.

b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

Ao término da tomada de tempo, a pista será fechada, sendo proibido o uso da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

Parágrafo 10º - Os tanques de combustível dos karts participantes da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC** deverão ser entregues no Setor de Abastecimento da Prova, até meia hora antes do horário de início do abastecimento, para a tomada de tempo.

Os tanques deverão ser identificados com a marcação do número do kart e a qual categoria pertence.

ARTIGO 14º - Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao "Grid" de Largada.

Parágrafo 1º - Só terá acesso ao Parque de Montagem e Abastecimento um único chassi montado, por piloto inscrito, não podendo ainda, ocorrer troca de equipamento. O kart levado ao Parque de Montagem e Abastecimento, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

Parágrafo 2º - Do Parque Fechado de Abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em REGIME DE PARQUE FECHADO.

Parágrafo 3º - Será proibida qualquer manutenção no "Grid" de Largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

ARTIGO 15º - LARGADA DA PROVA:

Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente.

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

O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros. O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, procurando ultrapassar seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica. Se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua a posição no "grid", e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada, ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, poderá ser penalizado por queima de largada em 3 (três) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, poderá ser penalizado em 10 (dez) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

A partir de autorizado a largada pelo Diretor de Prova, a ultrapassagem estará autorizada.

A velocidade regulamentar para a largada será entre 30 e 50 Km/h.

Parágrafo primeiro – Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo "pole-position", faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do "pole-position". O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do "grid", e não poderá estar à frente do "pole-position" em nenhum momento.

Parágrafo segundo – Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

Parágrafo terceiro – O piloto que queimar a largada será punido com a aplicação de um Time Penalty, de 10 (dez) segundos, com avisos pelo som do kartódromo e apresentação ao piloto de placa com as letras TP juntamente com placa indicando o número do kart punido.

Parágrafo quarto – A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha do PSDP, dependendo da configuração da pista.

Parágrafo 1º - Será exigido no "grid" um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos participarão da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado.

Se não for possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos, e um mínimo de 4 (quatro) karts, poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

Parágrafo 2º - Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto acima, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto.

Parágrafo 3º - Se o Diretor de Prova declarar "corrida com chuva" (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no "grid", com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologado.

ARTIGO 16º – AUXILIARES:

Durante a prova permanecerão na pista, dois (2) auxiliares de cada piloto, devidamente identificados por jalecos fornecidos pela Organização da Prova, que poderão ajudar mecanicamente qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.

Parágrafo 1º - Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela Organização da Prova, sendo que logo após a liberação do "Grid" de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

É vedado a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes.

Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretar ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

Parágrafo 2º - Será cobrada uma caução pelo jaleco fornecido, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.

ARTIGO 17º - É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares. Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares, mecânicos, chefe de equipe, etc.

ARTIGO 18º - ADMISSÃO DE KARTS NA LARGADA:

a) para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.

b) para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo.

c) para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.

d) para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.

ARTIGO 19º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista em mais de 20% (vinte por cento), mas inferior ao dobro deste limite, será realizada uma repescagem, ficando com lugar garantido no "grid" de largada:

- a) em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.
- b) em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos.
- c) em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos.
- d) em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

Parágrafo único - Se o número de inscritos for superior em até 20% (vinte por cento), o excedente, em relação ao limite da pista, será eliminado pela tomada de tempo.

ARTIGO 20º - Se o número de inscritos for superior ao dobro do limite da pista, serão eliminados quantos se façam necessários, observando-se os limites mencionados nos artigos 18 (dezoito) e 19 (dezenove).

ARTIGO 21º - Na **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC** serão observados os seguintes critérios:

- a) Valor da Inscrição: determinado pela FASP no Adendo da Prova.
- b) Treinos Oficiais e Tomada de Tempo: somente para pilotos inscritos, o circuito será sorteado somente na 6ª. feira da prova.
- c) Os pilotos inscritos devem estar presentes junto à saída dos boxes, no horário do encerramento do abastecimento de sua categoria, previsto no Adendo II.
- d) O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, onde se determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a Organização da Prova a esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que estes horários estejam antecipados.

ARTIGO 22º – RESULTADOS:

Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos. A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios.

Parágrafo 1º – Em prova que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recurso à instância superior. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão "sub judice". Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável na instância superior, os Organizadores da Prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

Parágrafo 2º - Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará "sub judice".

ARTIGO 23º - BANDEIRAS:

- a) bandeira verde: Pista livre,
- b) bandeira amarela com duas faixas diagonais cruzadas verdes: Alinhamento direto no Grid de largada,

- c) bandeira quadriculada verde e amarela: Determina o início da prova (largada),
- d) bandeira amarela (condição especial para a **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC**: Determina que o piloto deve prestar atenção, pois há perigo eminente, a ultrapassagem não é proibida, porém o piloto deve atuar com cautela, pois a pista pode estar obstruída,
- e) bandeira azul: Competidor mais veloz o segue, atenção. Prepare-se para deixá-lo ultrapassar. Quando agitada: um competidor veloz está na eminência de ultrapassá-lo, dê passagem,
- f) bandeira azul com faixas diagonais amarelas: Determina o início das voltas para a tomada de tempo (classificação),
- g) bandeira branca: Veículo de serviço na pista. Atenção.
- h) bandeira preta com círculo laranja (40 cm de diâmetro): Com defeito técnico em seu kart, o concorrente deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, obrigatoriamente, para reparo e poderá retornar à pista sem autorização. A bandeira será apresentada ao piloto por duas voltas consecutivas. Se este não respeitar a sinalização, receberá bandeira preta excluindo-o da prova ou, ainda, se não houver tempo para a apresentação da bandeira preta - 2 (duas) voltas para o término da prova - o piloto será desclassificado ao término da mesma por desrespeito a sinalização.
- i) bandeira preta e branca dividida diagonalmente em dois triângulos sendo um branco e outro preto: Advertência. Próxima a ser exibida: preta.
- j) bandeira preta: O kart que a recebeu deverá parar imediatamente nos boxes, estando automaticamente excluído da prova.
- l) bandeira vermelha: O concorrente deverá parar imediatamente de competir devendo dirigir-se lenta e cuidadosamente para o local anteriormente determinado pela direção da prova ("grid" de largada ou parque de manutenção).
- m) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
- n) farol luminoso: Vermelho - volta(s) de apresentação para a largada.
Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 24º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:

Validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova, por quem de direito.

No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias.

Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 32 (trinta e dois) deste regulamento.

Parágrafo 1º - Ao término da tomada de tempo e prova, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela Organização da Prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.

Parágrafo 2º - Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

ARTIGO 25º – LACRE/IDENTIFICAÇÃO:

Os comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

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

ARTIGO 26º – PROCEDIMENTOS:

O Comissário Técnico da prova, devidamente credenciado pelo DK-FASP procederá à verificação dos karts em local previamente determinado pelos Comissários Desportivos da prova. A desmontagem das partes quando exigidas será feito por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença daquele comissário. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

Parágrafo 1º - Todas as peças, porventura encontradas em desacordo com o regulamento, serão retidas e somente devolvidas após parecer final do DK-FASP e depois de esgotados todos os prazos de recursos, caso haja algum em andamento.

Parágrafo 2º – O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

Parágrafo 3º - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, ou ainda partes não desmontáveis, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio e pertinente. O kart e suas peças serão devolvidos no estado em que se encontrarem após a perícia.

Parágrafo 4º - Se a barra suplementar do pára-choque traseiro soltar-se, parcial ou totalmente, durante a prova, o piloto será avisado pela Direção de Prova por meio de sinalização de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo, então, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la e poder assim retornar a prova.

Parágrafo 5º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer". Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma prova, o piloto poderá concluí-la sem realizar a substituição ou reparo, não sofrendo nenhuma sanção.

Parágrafo 6º - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

ARTIGO 27º – CARENAGENS

É obrigatório o uso do conjunto de carenagem completa durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Deverão ser reservados na carenagem 2 (dois) espaços de 200 cm² (10cm. X 20cm.) para os Organizadores da Prova.

Parágrafo 1º - Os dois espaços reservados para os organizadores na carenagem são:

- a) um espaço em uma das laterais
- b) um espaço na parte frontal

Parágrafo 2º - Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da prova, poderá abster-se desta publicação, pagando 2 (duas) inscrições.

Parágrafo 3º - Nos dois quadrados (20 cm x 20 cm), painel frontal e placa traseira, destinados a numeração do kart, quando solicitados pela Organização da Prova, serão reservadas, na parte inferior, para uso exclusivo do organizador, faixas de 4cm x 20cm, sob pena de recusa de inscrição ou desclassificação.

ARTIGO 28º - PNEUS:

Para pneus "slick": Será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus homologado pela CBA/CIK, conforme descrito abaixo para cada Categoria. Este jogo de pneus deverá ser adquirido junto ao distribuidor MG pneus, onde o piloto receberá um "voucher" que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo adendo específico.

Esses pneus, identificados com código de barras e registrados, ficarão em posse dos pilotos e equipes, sendo que deverão ser utilizados novamente como previsto a seguir na próxima prova (com exceção das Categorias Júnior e Graduados). Ao final da prova os pilotos devem verificar as condições de seus pneus e caso constatado algum defeito, deverão comunicar ao Comissário Técnico antes de retirar o seu equipamento do Parque Fechado para possível troca, pois se na prova seguinte houver troca de pneu (1 ou mais) o piloto será penalizado como segue:

- a) na Tomada de Tempo: 6 décimos de segundo na sua melhor volta. Se com o acréscimo de 6 décimos, o piloto que conquistou a "pole-position" vier a perde-la, ele perderá também o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º. e este passará automaticamente àquele que efetivamente largar na 1ª. posição.
- b) na prova: 3 segundos no seu tempo total de prova.

No momento em que o pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,0 (quinze) milímetros, correspondente ao mesmo eixo, poderá o Comissário Técnico autorizar a utilização de um terceiro pneu, sem penalização. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Os **pneus slicks** das categorias Mirim, Cadete e Super Cadete deverão ser usados em **4 (quatro) Etapas**, com exceção da 5ª. e 10ª. Etapas (duplas), sendo adotado o seguinte procedimento:

1 jogo de pneus para as 1ª., 2ª., 3ª. e 4ª. Etapas;

1 jogo de pneus para a 5ª. Etapa (dupla);

1 jogo de pneus para as 6ª., 7ª., 8ª. e 9ª. Etapas e

1 jogo de pneus para a 10ª. Etapa (dupla).

Os pilotos que iniciarem o Campeonato e utilizarem jogo de pneus novos nas 2ª., 3ª., 4.a, 7ª., 8ª. e 9ª. Etapas, terão acrescidos os seguintes tempos à sua Classificação:

a) na Tomada de Tempos: **3 décimos de segundo** na sua melhor volta. Se o piloto obtiver a "pole-position" e com a penalização ele perder esta posição, ele perderá o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º. e este passará automaticamente àquele que largar na 1ª. posição.

b) na Prova: **1,5 segundos** no seu tempo total de prova.

Os **pneus slicks** (MG vermelho) das categorias Júnior Menor, Sprinter, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior deverão ser usados em **2 (duas) Etapas**, com exceção da 5ª. e 10ª. Etapas (duplas), sendo adotado o seguinte procedimento:

1 jogo de pneus para as 1ª. e 2ª. Etapas;

1 jogo de pneus para as 3ª. e 4ª. Etapas;

1 jogo de pneus para a 5ª. Etapa (dupla);

1 jogo de pneus para as 6ª. e 7ª. Etapas;

1 jogo de pneus para as 8ª. e 9ª. Etapas e

1 jogo de pneus para a 10ª. Etapa (dupla).

Os pilotos que iniciarem o Campeonato e utilizarem jogo de pneus novos nas 2ª., 4.a, 7ª., 9ª. Etapas, terão acrescidos os seguintes tempos à sua Classificação:

a) na Tomada de Tempos: **5 décimos de segundo** na sua melhor volta. Se o piloto obtiver a "pole-position" e com a penalização ele perder esta posição, ele perderá o direito do ponto de bonificação previsto no Art. 5º e este passará automaticamente àquele que largar na 1ª posição.

b) na prova: **2,0 segundos** no seu tempo total de prova.

Os pilotos das Categorias Júnior e Graduados deverão entregar aos organizadores, para sorteio, um (1) jogo novo de pneus slicks (MG amarelo) por Etapa.

Para pneus de chuva: Para a utilização de pneus de chuva, na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus, que será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo mantido, durante aquela classificação, na área do Parque Fechado, ou ainda, usado na tomada de tempo para a classificação.

Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usado na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica, permanecendo retido no Parque Fechado da Balança.

O jogo de pneus retido será devolvido no Parque Fechado de Montagem e Abastecimento por ocasião do abastecimento para a prova.

ARTIGO 30º - ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC: MIRIM, CADETE, SUPER CADETE, JÚNIOR MENOR, JÚNIOR, SPRINTER, GRADUADOS, MÁSTER A e B (SUPER MÁSTER) E SUPER SÊNIOR.

Parágrafo 1º - A Empresa RBC – Preparações de Motores Ltda. é a única responsável pela entrega de prêmios prometidos e divulgados por intermédio de panfletos publicitários, estando isentos de qualquer comprometimento o organizador e por extensão a Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP.

Parágrafo 2º - A RBC – Preparações de Motores Ltda. obriga-se a fornecer através de aluguel, os motores preparados pela empresa para os pilotos por ordem de inscrição. A quantidade de motores será divulgada através de comunicados pela RBC, reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com a disponibilidade dos mesmos. Estarão garantidos os motores para os pilotos que se inscreverem até a quarta feira da semana que antecede a prova.

Parágrafo 3º - Motor, escapamento, curva do escapamento, carburador, silencioso de carburador, e sistema elétrico completo serão sorteados e fornecidos pela RBC entre os participantes e suas respectivas categorias.

É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

Parágrafo 4º - O piloto é responsável pelo Motor, escapamento, curva do escapamento, carburador, silencioso de carburador e parte elétrica.

Parágrafo 5º - O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos citados no parágrafo 4º em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento.

Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento.

É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento do motor

Parágrafo 6º - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da RBC e do Comissário Técnico.

Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC procederá a troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez.

Durante a competição, os motores trocados, serão revisados e poderão retornar ao sorteio

Aos sábados, as trocas só poderão ser solicitadas após os treinos

O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

Parágrafo 7º - A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores.

Parágrafo 8º - A troca de motor estará sujeita à disponibilidade dos mesmos. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

Parágrafo 9º - O piloto que efetuar a troca de motor por quebra ocasionada por erro de carburação perderá 5 (cinco) posições no grid de largada de sua categoria.

Parágrafo 10º - A troca de motor, efetuada por qualquer motivo, excetuadas as quebras de biela, pistão e eixo de biela, fusão da biela e se espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiverem devidamente lacradas, acarretarão ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada. Para as categorias Mirim e Cadete a troca acarretará a seguinte penalidade:

- 1ª troca – perda de 2 (duas) posições;
- 2ª troca – perda de 5 (cinco) posições;
- 3ª troca – perda de 7 (sete) posições.

Parágrafo 11º - Estando o kart no Parque Fechado de Abastecimento ou alinhado no Grid de Largada, se por qualquer motivo houver troca de motor, o piloto largará dos boxes.

ARTIGO 31º - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:

Os sensores são de propriedade da Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à Organização da Prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a FASP o valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais).

Os sensores deverão ser instalados na carenagem lateral esquerda, internamente, e próximos ao início da mesma, na posição vertical, com o led voltado para cima.

ARTIGO 32º – PENALIDADES:

São infrações ao Regulamento:

- a) Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.
- b) Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.
- c) Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.
- d) Toda desobediência a qualquer dos artigos deste regulamento.

Todas as infrações ao CDA, RNK e a este Regulamento, cometidas pelos seus Organizadores, Oficiais, Agentes de Competição, Concorrentes, Pilotos e afins, poderão ser objeto das seguintes penalidades:

- a) Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;
- b) Perda de posição no "grid";
- c) Acréscimo no tempo total;
- d) Perda de volta;
- e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
- f) Perda de posição na ordem de chegada;
- g) Multa (independentemente de outras sanções);
- h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
- i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
- j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
- h) Time Penalty

Parágrafo 1º - A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações.

Parágrafo 2º - As partes interessadas podem ser convocadas para averiguações e poderão ser acompanhadas de testemunhas.

Parágrafo 3º - Na ausência das partes interessadas, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

Parágrafo 4º - O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas, acarretará penalidade ao piloto, conforme este artigo.

Parágrafo 5º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica será proibido de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, nas duas Etapas seguintes, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

ARTIGO 33º - PROVAS NÃO OFICIAIS:

Todo piloto filiado a CBA, que participar de provas não oficiais, ou seja, prova não autorizada pela FASP/CBA, terá sua licença de concorrente suspensa pela CBA, e também perderá pontos que porventura tenha obtido em campeonatos oficiais.

ARTIGO 34º – EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS:

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

ARTIGO 35º – DAS RECLAMAÇÕES:

Procedimentos: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos. O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação, deve ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação.

Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa e reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídos os recursos previstos no Código Desportivo da CBA. Contudo, no caso da reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios a ela correspondente.

Parágrafo 1º – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé, poderá infringir-lhe uma das penalidades previstas no presente regulamento.

Parágrafo 2º – Todos os interessados terão de submeter-se às decisões tomadas pelos Comissários Desportivos salvo em caso de recurso, previsto no presente regulamento.

Parágrafo 3º – A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado, quando técnica. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

a) Se a reclamação for procedente, o reclamante receberá a título de devolução de 2/3 (dois terços) do valor correspondente aos itens reclamados.

b) Se a reclamação for improcedente, o piloto reclamado terá direito a receber a 2/3 (dois terços) da importância referente aos itens reclamados.

c) A taxa referente à reclamação técnica no valor de 1/3 (um terço), independentemente do resultado procedente ou improcedente, será revertida para a CBA ou FASP, conforme o caso.

Parágrafo 4º – As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo 5º – Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões do Diretor de Prova, dos Juizes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.

ARTIGO 36º – TAXAS:

As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

ARTIGO 37º - DOS RECURSOS:

Todo concorrente/piloto terá o direito de RECORRER das decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto à CBA ou FASP. Ele deverá, sob pena de perda de direito, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de recorrer da decisão, de acordo com o CDA.

Parágrafo 1º - Todo recurso junto à FASP deve ser feito por escrito pelo seu autor ou representante legal. O Recurso junto à FASP deve ser acompanhado de uma caução. Essa caução será exigida desde o instante que o interessado notificar os Comissários Desportivos sua intenção de realizar a apelação, e ela não será devolvida se o mesmo desistir do Recurso.

Parágrafo 2º - Prazo Para Apresentação do Recurso - O prazo para a entrada do Recurso junto à FASP expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova.

**Este Regulamento foi aprovado pelo
Departamento de Kart da
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**

IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART - RBC

REGULAMENTO TÉCNICO - 2011

ARTIGO 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados, pela CBA ou CIK/CBA.

Parágrafo 1º - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento é expressamente proibido e, sendo assim, todos os itens omissos neste Regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

Parágrafo 2º - É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

ARTIGO 2º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS (Exceto Para as Categorias Mirim e Cadete)

- 1)** – Somente serão permitidos carburadores Nacionais, qualquer marca homologado CBA.
- 2)** – Somente poderão ser usados carburadores tipo borboleta.
- 3)** – A preparação interna dos carburadores é livre. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
 - Para todas as categorias da **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC**, fica proibido o uso de carburadores de 3 agulhas.
- 4)** – Fica proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível.
- 5)** – Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
- 6)** - Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo livre a quantidade de juntas utilizadas bem como a espessura das mesmas.
- 7)** - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 8)** - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 9)** – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador “intake silencer” modelo RBC, sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa. Os filtros de ar não serão fornecidos pela RBC.
- 10)** – Ignição - Homologadas ou autorizadas CIK/FIA. Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo o sistema de circuito eletrônico que possam variar quando o kart estiver em movimento são proibidos. Exceto para os motores que tiverem ignições com limitador de giro. Todas as ignições serão fornecidas e lacradas junto ao motor pela RBC PREPARAÇÃO DE MOTORES.

As ignições deverão ter tanto a amperagem quanto a curva de avanço, similares com as do fabricante.

As marcas e numeração da ignição não poderão estar adulteradas de nenhuma forma, inclusive os números da bobina do rotor deverão estar totalmente legíveis sob pena de desclassificação do piloto. Poderá estar envolvida por uma proteção com intuito de lacre instalado pela RBC.

11) – Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote. As velas autorizadas serão somente as seguintes: NGK B9ES, b) NGK B9EGV, c) NGK B10EGV, d) BOSCH W07CS.

12) – Coroa – Dependendo do circuito a RBC informará, na semana da prova, o tipo de coroa a ser usada.

13) - O acoplamento do motor com as rodas traseiras deverá ocorrer por meio de pinhão, coroa e corrente, sem embreagem e sem caixa de engrenagens.

14) - Flexível : É obrigatório o uso de FLEXÍVEL, QUALQUER OUTRO SISTEMA SIMILAR É PROIBIDO

ARTIGO 3º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS PARA A IV COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC:

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM

I – MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange redutora com medida de referência 12,00 mm, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

III – CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2011, exceto para 1ª. Etapa.

a) Mangas de eixo:

1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) – Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

h) – Coroa: Poderá ser utilizada coroa até 67 dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 2º - CATEGORIA CADETE

I – MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrífuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

III – CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2011, exceto para 1ª. Etapa.

a) Mangas de eixo:

- 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
- 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitórias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.

h) Coroa: poderá ser utilizada coroa até 70 dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 3º - CATEGORIA SUPERCADETE

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 13 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

III – CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima conforme RNK/CBA 2011

a) Mangas de eixo:

- 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
- 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
- 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com disco de freio ventilado de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

IV – PNEUS – Deverão ser os homologados pela CBA para a categoria Cadete.

V – COROA – Será de até 72

VI – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

Parágrafo 4º - CATEGORIA JÚNIOR MENOR

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 13 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm.

III – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060 mm, com tolerância de + ou – 2mm, e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm. e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

IV – COROA – Será de até 72 (setenta e dois) dentes.

V – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva , placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor . É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 5º - CATEGORIA JÚNIOR

I – MOTOR - Motor Riomar MRA1, refrigerado a água, a álcool, com pinhão de 11 (onze) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange de 17 mm, pirâmide com palheta e ignição. É proibido alterar o ponto do motor. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,20 mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,40 mm.

III – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060mm + ou – 2mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º. Parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.

IV – COROA – Será de até 74 (setenta e quatro) dentes.

V – LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 3 (três) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva , placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor .

É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 6º - CATEGORIA GRADUADOS

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

III - COROA – Até 73 (setenta e três) dentes.

IV - FLANGE - Será permitido o uso de flange na medida de até 28,0 mm fornecida e lacrada pela RBC.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – CHASSI - O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 5º, parágrafo 3º. É permitido o uso de mais uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi.

VII – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VIII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva , placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor . É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 7º - CATEGORIA SPRINTER

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta, e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm

III – FLANGE – Será permitido o uso de flange na medida de até 22,0 mm fornecida e lacrada pela RBC

IV – COROA – Será de até 73 (setenta e três) dentes.

V - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescido, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão

em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

VI – CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento mínimo de 1050mm e máximo de 1060mm + ou – 2mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90mm + ou – 1mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75mm + ou – 1mm. Somente poderá ser utilizada bucha fixa do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulação de caster e camber.

VII – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VIII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

Parágrafo 8º - CATEGORIAS MÁSTER A e B (Super Máster) e SUPER SÊNIOR.

I – MOTOR - Parilla MY09, refrigerado a água, a gasolina, com pinhão de 10 (dez) dentes para as categorias Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior, coletor de escapamento, escapamento, flange, pirâmide com palheta e ignição sem centralina. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com medida máxima de venturi 24,0 mm por 28,0mm.

III - COROA - de até 74 (setenta e quatro) dentes.

IV - LASTRO – Ao conjunto kart/piloto, vencedor de uma prova, será acrescentado, na prova seguinte, um lastro de 5 (cinco) quilos. Este lastro, que não sofrerá progressão em caso de nova vitória, deverá ser retirado caso o piloto não seja o vencedor da etapa seguinte, retornando ao peso específico da categoria.

V – CHASSI – Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 5º, parágrafo 3º. É permitido o uso de mais uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi.

VI – ÁGUA - O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações: treinos, tomada de tempo e prova, salvo avarias técnicas durante as provas.

VII - RADIADOR - é permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor.

É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento.

ARTIGO 4º - PESO DO CONJUNTO

O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto, obedecerá ao que segue;

Mirim	100 kg (noventa e sete quilos)
Cadete	106 kg (cento e três quilos)
Super Cadete	113 kg (cento e dez quilos)
Junior Menor	135 kg (cento e trinta e cinco quilos)
Junior	150 kg (cento e cinquenta quilos)
Sprinter	153 kg (cento e cinqüenta e três quilos)
Graduados	155 kg (cento e cinqüenta e cinco quilos)
Máster A, B e Super Sênior	170 kg (cento e setenta quilos)

Parágrafo 1º - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

Parágrafo 2º - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata exclusão do piloto da tomada de tempo ou prova.

ARTIGO 5º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassi homologado pela CBA ou CBA/CIK. O chassi utilizado para a **IV Copa São Paulo Light de Kart - RBC** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação do mesmo. Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. Para a **IV Copa São Paulo Light de Kart – RBC** é permitido o uso de chassi e carenagem homologados CBA, independente de seu prazo de validade.

Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 1400 mm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as categorias Mirim, Cadete e Super Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200 mm (cento e vinte centímetros).

Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

Parágrafo 3º - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

<u>Diâmetro do eixo (mm)</u>	<u>Espessura mínima da parede (mm)</u>
30	4,9
31	4,7
32	4,5
33	4,2

34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3
46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

Os pára-choques serão normatizados de conformidade com o RIK/CIK e CBA, sendo opcional a utilização da barra suplementar. É obrigatório o uso do pára-choque traseiro Homologado CBA ou CBA/CIK.

ARTIGO 7º - ASSOALHO

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos não deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS e PNEUMÁTICOS

As rodas dianteiras devem ser montadas sobre os rolamentos.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de uma bucha entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Graduados, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante do chassi.

As rodas serão livres, desde que de fabricação nacional, devidamente identificadas com a marca do fabricante, com ou sem parafusos, exceto nas categorias Mirim, Cadete e Super Cadete que deverão usar rodas autorizadas para a respectiva categoria.

As rodas e cubos poderão ser intercambiáveis entre marcas de chassi.

Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

É proibida a montagem de roda invertida (inversão dela) no caso de pista molhada ou seca.

Parágrafo 1º - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

Parágrafo 2º - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

Parágrafo 3º - PNEUS: Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados pela CBA, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

Categorias Mirim, Cadete e Super Cadete: - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG tipo Cadete.

Categorias Junior Menor, Sprinter, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo HZ (vermelho).

Categoria Graduados e Júnior – é obrigatório o uso de pneus da marca MG, FZ (amarelo).

ARTIGO 10º - FREIOS

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado, com exceção das Categorias Mirim, Cadete e Super Cadete, que seguem regulamentação própria.

ARTIGO 11º - DIREÇÃO

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

ARTIGO 12º - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13º - LUBRIFICAÇÃO

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente e demais partes do motor.

O uso da esponja fixa do protetor da corrente é permitido para todas as categorias, desde que bem fixada ao mesmo, com a utilização de cinta plástica.

ARTIGO 14º - PROTETOR DA CORRENTE

O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo e fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

ARTIGO 15º - PEDAIS

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

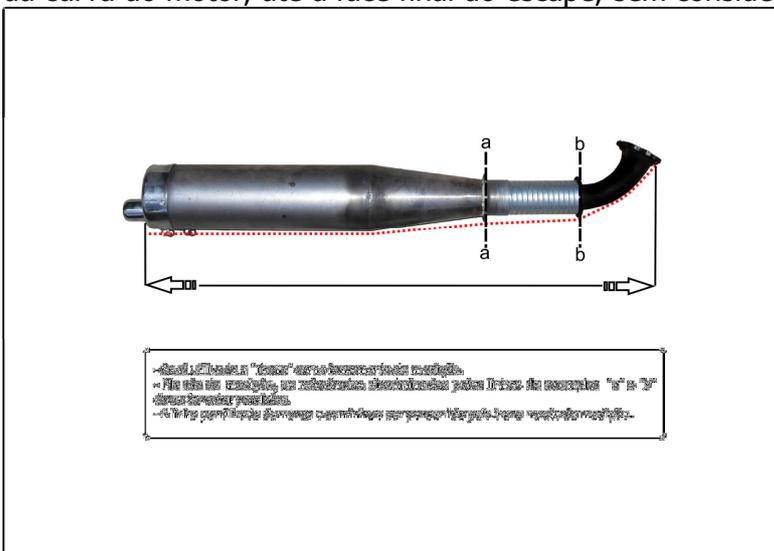
ARTIGO 16º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo na posição normal de direção.

O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

Para as categorias Super Cadete e Júnior Menor o comprimento total do escapamento será de 850,0mm e para a Categoria Júnior será de 810,0mm com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do motor, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.

**ARTIGO 17º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido. O tanque não poderá estar revestido parcial ou totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até a vistoria técnica final.

ARTIGO 18º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizada somente gasolina.

Nas categorias Super Cadete, Júnior Menor e Júnior deverá, obrigatoriamente, ser utilizada uma mistura de álcool hidratado com óleo dois tempos (DIMETIL PLUS 600), na proporção de **25:1**, sendo proibido qualquer aditivo.

Para as categorias Sprinter, Graduados, Máster A e B (Super Máster) e Super Sênior deverá ser, obrigatoriamente, usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos (DIMETIL PLUS 700), na proporção de **20:1**.

ARTIGO 19º - CARENAGEM

A carenagem é composta por dois painéis laterais, um painel frontal (gravata), um outro painel frontal (bico) e, ainda o painel traseiro (pára-choque) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomadas de tempo.

A carenagem deverá ser homologada pela CBA.

Parágrafo 1º - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado. A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância.

Os painéis devem ser fixados ao chassi.

Parágrafo 2º - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

Parágrafo 3º - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contra peso (lastro).

Parágrafo 4º - Antes do início das tomadas de tempo e provas, serão verificadas as medidas de alinhamento das carenagens laterais, prevista no item I deste artigo. Se, durante a tomada de tempo ou prova, a medida se alterar por qualquer motivo, as mesmas não serão consideradas nas respectivas vistorias técnicas.

Parágrafo 5º - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer painel da carenagem (laterais, frontais ou pára-choques, dianteiro ou traseiro) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada.

ARTIGO 20º - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no pára-choque traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado, de no mínimo 20 cm x 20 cm, na cor da categoria, e a numeração deverá ter no mínimo 15 cm de altura e a largura (traço); 2 cm, na cor da categoria. Deverá, também, ser reservado um espaço de 4 cm x 20 cm, na parte inferior dos quadrados, localizados na frente e na traseira, para uso exclusivo do organizador. A não observância a estas medidas poderá acarretar recusa de inscrição, desclassificação ou multa pecuniária ao piloto infrator.

Mirim:	Quadrado amarelo e numeração verde
Cadete:	Quadrado verde e numeração amarela
Super Cadete:	Quadrado vermelho e numeração amarela
Júnior Menor:	Quadrado branco e numeração vermelha
Júnior:	Quadrado vermelho e numeração branca

Sprinter:	Quadrado preto e numeração branca <u>e/ou</u> Quadrado amarelo e numeração preta
Graduados	Quadrado amarelo e numeração preta
Máster A:	Quadrado amarelo e numeração azul
Máster B:	Quadrado azul e numeração amarela
Super Sênior:	Quadrado vermelho e numeração amarela

Parágrafo único: A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não se solte com a vibração do kart durante a prova.

Caso a placa traseira de identificação venha a cair, a cronometragem não se responsabilizará pela não marcação de sua passagem.

ARTIGO 21º- É permitido o uso das seguintes peças importadas: palheta, bobina, magneto, corrente, velas, gaiolas, mangueira de freio, rolamentos, coroa e pinhão.

**Este Regulamento foi aprovado pelo
Departamento de Kart da
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO**