



# Copa São Paulo de Kart 2012

## SENIOR EXECUTIVE

### Artigo 1º – Das Provas e Do Grid de Largada –

Visando manter o equilíbrio da categoria, fica estabelecido que após a realização da primeira etapa e confirmação da classificação dos pilotos no campeonato pela organização da prova, os dez primeiros classificados do campeonato, perderão posições no grid de classificação, na forma mencionada abaixo, nos incisos de "a" a "j", a partir da 2ª etapa e sucessivamente nas seguintes, com base no seu posicionamento na tabela de pontos, para a continuidade do campeonato. O critério de formação do Grid será do 10º colocado para o primeiro. Este sistema valerá para todas as etapas do campeonato.

- a. 1º. Colocado perde 10 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- b. 2º. Colocado perde 9 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- c. 3º. Colocado perde 8 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- d. 4º. Colocado perde 7 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- e. 5º. Colocado perde 6 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- f. 6º. Colocado perde 5 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- g. 7º. Colocado perde 4 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- h. 8º. Colocado perde 3 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- i. 9º. Colocado perde 2 posições da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- j. 10º. Colocado perde 1 posição da sua posição de classificação para a largada da prova seguinte.
- k. O sistema de classificação obedecerá os critérios adotados pelo organizador do evento, descritos no regulamento geral da Copa São Paulo de Kart da Granja Viana.
- l. Na ausência de qualquer piloto beneficiado com a inversão do Grid, o seu lugar será ocupado pelo piloto classificado imediatamente abaixo da sua classificação, promovendo-o ao Grid invertido. Verificando-se nova ausência, novamente a posição será preenchida pelo mesmo critério assim sucessivamente;
- m. Os critérios estabelecidos neste artigo valerão para todo o campeonato, inclusive, para o *Play-off*.

**Obs. Em caso de empate o critério de melhor volta decidirá o melhor classificado para a formação do "grid" de largada.**



# Copa São Paulo de Kart 2012

**Artigo 2º - Da Categoria** - O campeonato será disputado por pilotos a partir de 35 anos (completos). A pontuação será dividida em Executiva (*Pódium* Geral) e Sênior Executiva (pilotos acima de 45 anos completos).

**Artigo 3º - Numeração do Kart**- É obrigatório o uso do número na parte da frente e na parte de trás do kart. O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o número mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou à organização. A Placa deverá ser AMARELA com número PRETO.

**Artigo 4º - Abastecimento** - O abastecimento será feito com base nos critérios estabelecidos pela organização da prova, com combustível designado pela mesma (Gasolina *Pódium*) e óleo Motul sintético, na proporção de 1:25, em parque fechado, tanto para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implicará na desclassificação do piloto. O tanque de combustível e mangueira deverão estar totalmente drenados para o abastecimento no parque fechado.

**Artigo 5º - Peso: 170 kg** - É o peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos. Portanto os karts serão pesados em ordem de marcha. Verificada qualquer infração por falta de peso, ao término da Tomada de Tempo e das Provas, o piloto será desclassificado.

**Artigo 6º - Vistoria Técnica** - Fica a cargo dos Comissários Técnicos do evento, seguir os critérios abaixo.

- a. Fica estabelecido, uma vez que os motores serão sorteados, a não realização de vistoria de motor, sendo válida somente para o chassi, componentes e carburadores. Neste caso, a vistoria poderá ser realizada na data das provas, ou em outra data a ser definida por meio de adendo esportivo, de efeito imediato, da FASP, CBA ou do Organizador do Evento. A presença do preparador é obrigatória para acompanhar os serviços de vistoria.
- b. É obrigatória a vistoria de chassi, carburadores e todos os componentes integrantes ao Kart, dos 06 (seis) primeiros classificados na prova Principal e mais um sorteado a critério da direção da prova ou do comissário técnico.

Os Recursos poderão ser apresentados somente por escrito, no prazo de até meia hora após a conclusão da vistoria. Somente serão aceitos recursos impetrados pelos pilotos.

- c. Uma vez que os pilotos receberão os carburadores no dia seguinte ao do sorteio da unidade motriz, prevista no art. 9º, com antecedência com o intuito de efetuar ajustes e manutenções necessárias, fica estabelecido que o mesmo não poderá sofrer nenhum tipo de retrabalho na furação, eixo, borboletas ou fluxo, sob pena de desclassificação na prova. O mesmo deverá ainda reembolsar o valor do carburador inutilizado para não atrapalhar o sorteio aos demais participantes. Na reincidência o piloto poderá ser **excluído** do campeonato.

Na eventualidade de ser constatada alguma irregularidade durante a vistoria efetuada posteriormente na fábrica a punição será validada, oficializada e tem caráter retroativo. Será permitido o acompanhamento da vistoria pelos preparadores mecânicos e pilotos da categoria. Será permitido aos pilotos

somente a troca de reparos, molas e injetores. Os carburadores deverão ser retirados na sede da **PPK** em data previamente anunciada e devolvidos junto com o motor após a realização da prova.

- d. Será permitida a troca de qualquer componente do kart ou motor, sem perda de posição classificatória, desde que, devidamente, autorizada pelo Comissário Técnico.
- e. Fica estabelecido em conformidade com as normas da CBA e da FASP que o Vistoriador Técnico poderá checar qualquer Kart, sem prévio aviso, a qualquer momento, à seu critério, valendo-se de quaisquer meios necessários para tanto.

## Artigo 7º.- Dos Componentes

- a. Chassis/Freio: Poderão ser usados somente componentes homologados (CNK CBA). O chassis não poderá sofrer alteração que mude a sua característica original de fábrica.
- b. Motor: RAPTOR **PPK** 125 - Homologação 2010, refrigerados à água, sem partida elétrica, sendo proibido qualquer tipo regulagem ou modificação por parte das equipes. Será obrigatório o uso de velas NGK, modelos B10EGV, B9EGV ou B8EGV originais sem qualquer modificação.
- c. Carburador: Os carburadores serão sorteados e fornecidos pela **PPK**, na medida de 28 mm de borboleta. Os carburadores já vêm furados e equalizados. Não será permitido em hipótese alguma, alterar a configuração dos mesmos, somente a troca de reparos serão admitidos (membranas da bomba, balanceiro, mola, sede de injetor e injetor. A troca das agulhas de alta e baixa não é permitida. O piloto e sua equipe estão liberados para afinar a carburação, ou seja, regulando as agulhas de alta e baixa.
- d. Coletor (Flange) do Carburador: Original, marca **PPK**, do modelo médio, sem retrabalho, na medida máxima de até 28 mm e suas respectivas pirâmides e palhetas fornecidos pela PPK. O uso deste conjunto é de utilização obrigatória.
- e. Filtro de Ar: Marca RBC, ou outro que venha a ser adotado, com elemento filtrante original de fábrica, sem retrabalho. O uso do elemento filtrante será sempre obrigatório, exceto quando declarada corrida com chuva pela direção de prova, ocasião em que será permitida a retirada do elemento filtrante.
- f. Escapamento: somente da marca Spinery, homologado CBA CNK. Os escapamentos poderão ser vistoriados em conformidade com sua ficha de homologação. Cada piloto é responsável pelo seu equipamento.
- g. Radiador e Bomba de Água: Liberado o uso de qualquer marca.
- h. Corrente: Uso obrigatório de protetor de corrente.
- i. Eixo: Confeccionados em aço "imantável" na medida de 1.060mm. de largura, 40mm. de diâmetro e espessura de parede de 3.0 mm. + - 0,2, ou 50mm. de diâmetro e espessura de parede de 2.0 mm +- 0,2, precedente



# Copa São Paulo de Kart 2012

de fabricante homologado CBA CNK 2012. Fica expressamente proibida a utilização de qualquer outro tipo de medida de eixo.

- j.** Cubos: De qualquer marca ou medida, fabricados em alumínio ou magnésio.
- k.** Rodas: De qualquer marca homologada CBA CNK, que atendam as dimensões e especificações contidas na ficha de homologação, fabricados em Magnésio ou Alumínio.
- l.** Coroa: A Coroa máxima de até 79 dentes, com o passo de 7.77mm, rolo de 4.5 mm e diâmetro interno máximo admissível de 190.6 mm. e externo máximo admissível de 200 mm.
- m.** Pinhão: Somente de 10 dentes fornecido pela PPK.
- n.** Para-choque: Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias. Não será permitido o retrabalho ou reforço nos pára-choques.

**Parágrafo único:** Para o campeonato de 2013, todos os componentes utilizados na Categoria Executive, deverão ser homologados CBA CNK.

## Artigo 8º.- Lacres

- a.** O motor, carburador, ignição analógica, coletor e curva de escapamento serão lacrados e numerados, identificados por código de barras, adotados pelo fabricante **PPK**. A sua violação implicará em desclassificação imediata do piloto, no ato da vistoria, ao final da classificação, provas ou revisão do fabricante. O piloto ou preposto receberá no ato do sorteio do motor, uma ficha contendo os números dos lacres que acompanham seu motor. Qualquer divergência será de responsabilidade única do piloto.
- b.** Os lacres deverão ser apresentados em seus respectivos lugares, intactos, para a vistoria técnica da **PPK**. A aplicação e cadastramento dos lacres será feita pelos comissários ou pelo fornecedor do motor e componentes, logo após a tomada de tempos classificatórios e provas.
- c.** A lacração da coroa será de responsabilidade do piloto ou de seu preparador. A vistoria técnica será feita no parque fechado antes da classificação e das provas.

**Parágrafo Único:** Qualquer irregularidade verificada nos componentes e seus respectivos lacres implicará na desclassificação imediata. Comprovado que o piloto se utilizou de equipamento fora do padrão permitido, com o objetivo de burlar o regulamento, o mesmo será suspenso por até duas etapas subsequentes.

## Artigo 9º. – Do Sorteio da Unidade Motriz



# Copa São Paulo de Kart 2012

- a. O fabricante do motor, **PPK**, se responsabiliza pela montagem e equalização de todos os motores dentro do mesmo diagrama.
- b. Os Motores serão disponibilizados pela **PPK** para realização do campeonato e sorteados a cada etapa.

O sorteio será realizado quinze dias anteriores a data da prova, no período da noite, na sede da **PPK** e poderá ser acompanhado pelo piloto ou por um representante da equipe. A retirada do carburador sorteado está liberada imediatamente após o sorteio. No ato da entrega dos equipamentos sorteados, serão verificados os seguintes itens:

- a.1 carburador – Pressão
  - a.2 Ignição – confirmação de existência de centelha elétrica.
  - a.3 “Torque Induction” – integridade das Palhetas.
- c. Ao final do campeonato o motor, ignição analógica, pirâmide, carburador e flange (unidade motriz) serão, novamente, sorteados e distribuídos entre os seus proprietários/pilotos.
  - d. É de responsabilidade da **PPK** a manutenção durante o campeonato, por desgaste natural, das seguintes peças: Pistão, pinos, gaiolas, virabrequim, carburadores, palhetas, flanges, pirâmides e rolamentos.
  - e. Todo dano relacionado ao mau uso da unidade motriz, que ficar comprovando pelo fabricante, que não seja o desgaste natural, será de responsabilidade do piloto usuário deste motor.
  - f. As ignições elétricas são padronizadas e na mesma forma do motor são de propriedade dos pilotos. Na ocorrência de quebra ou dano desde equipamento, o custo de reposição será rateado entre todos os participantes do campeonato. Desde que seja apresentado um relatório pela **PPK** das ocorrências constadas durante as provas.

## Artigo 10º. – Da Substituição dos Motores e Carburadores

A **PPK** manterá em estoque 05 motores e 05 carburadores para efeito de substituição. A substituição poderá ser solicitada pelos pilotos em caso de defeito comprovado e conforme descrição:

- Carburador – Falta de pressão.
- Ignição – Falta de centelha elétrica.
- “Torque Induction” – Quebra de palheta.

- a. É prerrogativa da **PPK**, corrigir qualquer defeito acima citado sem a substituição do item. Na eventualidade da correção do problema e mesmo assim o piloto optar pela troca do componente, o mesmo será penalizado com a perda de 10 posições no “grid” da corrida posterior a troca.
- b. O motor somente será substituído mediante quebra comprovada. Caso o piloto opte pela sua substituição sem motivo infundado o mesmo será penalizado também com a perda de 10 posições no “grid” posterior a troca. O mesmo critério de penalização será adotado se a troca ocorrer durante os treinos livres oficiais.

- c. Os motores ou carburadores deverão ser devolvidos ao fabricante em caso de substituição, completamente limpos e livres de resíduos (graxa, óleo, etc.). A **PPK** manterá um preparador de motor durante os treinos e provas, exclusivamente, para dar apoio no caso de pequenos ajustes, consertos ou assistência. Este preparador não poderá proceder ajuste de carburação e regulagem de agulha. Na eventualidade da troca, os pilotos que a solicitarem receberão por meio de novo sorteio um dos motores em estoque.
- d. A **PPK** ao término de cada etapa reservará os três primeiros motores classificados na prova principal. Esta reserva é considerada pelo fabricante como reserva técnica. Tais motores não farão parte do sorteio da etapa subsequente, com intuito de dar equilíbrio ao Campeonato da Categoria Executive. Fica estabelecido também que nenhum piloto poderá repetir a unidade motriz durante a realização do campeonato.
- e. Os motores serão disponibilizados para dois treinos livres, na quinta e sexta-feira, com a duração de 30 minutos, para ajustes. Na eventualidade do treino de quinta ou de sexta-feira se realizar sob condições de chuva, o período de treino será reduzido para 20 minutos para todos os participantes.
- f. Ao final do treino livre os motores deverão ser apresentados ao fabricante para a colocação de lacres de imobilização, no parque fechado após a realização do treino, com o período limite de tempo do término do treino da categoria seguinte, ou seja: 30 minutos. Após este período, a **PPK** deixará o Kartódromo não efetuando a lacração, ficando o piloto sujeito as penalidades descritas neste regulamento. Todos os lacres deverão ser apresentados intactos no parque fechado antes do início de cada etapa. O seu rompimento ou adulteração implicará em perda da posição obtida no "grid" para a prova.

**Artigo 11º - Pneus** – Após cada etapa os jogos de pneus serão devolvidos as equipes para a guarda e reutilização nas provas seguintes da seguinte forma: 1ª, 2ª e 3ª etapa (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª. etapa (segundo jogo); 7ª e 8ª (terceiro jogo); e 9ª e 10ª etapa final (quarto jogo).

- a. É expressamente proibida a troca de pneus sem motivo técnico justificável (vazamento ou defeito de fabricação) e autorizado pela direção de prova e comissão de vistoria.
- b. Pneus Lacrados - O(s) jogo(s) de pneus lacrado(s) da Prática Classificatória deverá(ão) ser o(s) mesmo(s) das Provas. Sua guarda após a realização das provas e tomadas de tempo é de responsabilidade do piloto e sua equipe. O piloto participante que fizer troca de pneu decorrente de um problema técnico, (defeito ou furo) será penalizado com acréscimo de tempo em 0,2 segundos por pneu trocado na tomada de tempo e 2 segundos por pneu trocado ao final da prova. O piloto que trocar o pneu com autorização do comissário técnico, por outro motivo que não um problema técnico, será penalizado com o acréscimo de tempo em 0,5 segundos por pneu trocado na tomada de tempo e 8 segundos por pneu trocado no final da prova, o piloto novo ou piloto já participante que retornar ao campeonato tomará 0,5 segundos por pneu trocado na classificação e 8 segundos por pneu na prova,



# Copa São Paulo de Kart 2012

acrescidos ao seu tempo total, desde que os demais concorrentes estejam utilizando pneus usados. Se o piloto deixar de participar de uma prova e for utilizar o mesmo pneu lacrado em uma prova posterior, tomará 0,2 segundos por pneu trocado na classificação e 4 segundos por pneu, acrescidos ao seu tempo total de prova.

**c.** Qualquer piloto que não tenha participado das provas classificatórias para o *Play-off* e resolva ao final do campeonato, correr qualquer uma delas, será penalizado com a perda de dez posições da sua classificação no "grid" para a largada da(s) prova(s). Esta medida visa proteger os pilotos que estão disputando o título, exceto pilotos convidados pela organização.

**Artigo 12º – Medidas Disciplinares** – Todas as provas serão filmadas e suas imagens analisadas posteriormente pela direção de prova em busca de alguma irregularidade cometida. Observada a irregularidade, o piloto poderá ser punido posteriormente de acordo com a gravidade da infração cometida, a critério da direção de prova e que poderá ser contestada somente através de recurso por escrito a **FASP**. O piloto que cometer infração durante a prova será colocado sob observação para as próximas etapas. Os seguintes critérios serão adotados:

## **Item 1 - Das colisões traseiras**

**a** – Por ocasião do primeiro toque o piloto será formalmente advertido com a perda de um ponto desde que não obtenha vantagem injusta sobre o adversário.

**b** – Se o piloto cometer nova infração perderá mais um ponto e será desclassificado da prova.

**c** – Na eventualidade do piloto tocado ser prejudicado ou alijado da disputa o piloto infrator perde dois pontos e será desclassificado da prova, além de perder 10 posições no "grid" de largada da etapa subsequente.

**d** – Os pilotos que fizerem uso de câmera, em caso de acidente, poderão ter as imagens solicitadas pela direção da prova para análise.

## **Item 2 - Da defesa de posição**

**a** – O piloto que estiver defendendo sua posição, poderá trazer seu kart para a linha interna da pista e poderá **uma única vez** alterar a trajetória inicial para tangenciar a curva. O piloto que alterar sua trajetória por repetidas vezes na pista, de maneira a impedir a progressão do adversário, será punido com advertência e perda de um ponto, além de ter 10 segundos acrescidos ao seu tempo total de prova.

**b** – Na eventualidade da manobra ilegal de defesa prejudicar ou alijar o concorrente da disputa, o piloto infrator perderá um ponto por advertência e será excluído imediatamente da prova, além de perder 10 posições no "grid" de largada da etapa subsequente.

**c** – Toda manobra que for considerada injusta e que coloque em risco a integridade física do piloto oponente será punida com a exclusão da prova, perda de um ponto e perda de 10 posições no "grid" da etapa subsequente.



# Copa São Paulo de Kart 2012

**Artigo 13º – Pódium** - A não apresentação do piloto ao “*pódium*” sem a devida notificação e aprovação da direção de prova, acarretará a perda de 20% (vinte por cento) dos pontos obtidos na etapa.

**Artigo 14º** – Os pilotos e equipes da Categoria Executive, deverão estar cientes e de acordo com este Regulamento Técnico da Categoria, bem como, com o Regulamento Técnico e Desportivo publicado pelo Clube Granja Viana.

**Artigo 15º** – Todas as questões não previstas neste Regulamento deverão ser resolvidas com base nos Códigos e Regulamentos da FASP e da CBA.