XVIII COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

REGULAMENTO DESPORTIVO–2025 – Versão 28/01/2025

ARTIGO 1º - O controle e a supervisão da **XVIII 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, exceto para as categorias Graduados e Shifter, 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 **XVIII 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:
A **XVIII Copa São Paulo Light de Kart – RBC** será disputada:
Em 6 (seis) Etapas paras as categorias Shifter e Sênior-Pró:
Shifter: Etapas 1ª, 2ª, 4ª, 5ª, 7ª e 10ª;
Sênior: Etapas 1ª, 2ª, 3ª, 5ª, 7ª e 10ª;
Em 10 (dez) Etapas para as demais categorias, conforme calendário da FASP:
Para Categorias que disputarão dez etapas: As etapas serão distribuídas em 3 (três) Turnos. O Campeão será aquele que somar mais pontos na soma dos 3 (três) Turnos, de acordo com o descrito abaixo, exceto para as categorias:
1º Turno: Composto da 1ª à 4ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1).
2º Turno: Composto da 6ª à 9ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1).
3º Turno: Composto da 5ª e 10ª Etapas, sem descarte (N-0).

Para as categorias Super Sênior, Grand Super Sênior e Super Sênior Expert deverão ser realizados dois descartes entre a 1ª a 9ª ETAPA – a critério do piloto; a 10ª não poderá ser utilizada como descarte.

Para as categorias Shifter e Sênior-Pró deverá ser realizado um descarte das 6 (seis) Etapas previstas.

Parágrafo 1º - Os descartes das piores Etapas serão de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

No **1º Turno e no 2º Turno,** as etapas serão disputadas com tomada de tempo e duas provas. As duas provas terão o mesmo número de voltas. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que os cinco primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.

Pontos por prova:

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª e 2ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

Pontos por Etapa para a 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 6ª, 7ª, 8ª e 9ª Etapas:

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

O **3º Turno** será disputado com tomada de tempo e três provas. As duas primeiras provas terão o mesmo número de voltas que será menor que o número de voltas da 3ª prova. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que os cinco primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. O grid da 3ª prova será o resultado da 2ª prova, sem alteração de grid. Os pontos da 1ª, 2ª e 3ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.

Pontos por prova

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª, 2ª e 3ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

Pontos por Etapa para a 5ª e 10ª Etapas:

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		

Para as categorias Super Sênior, Grand Super Sênior e Super Sênior Expert as etapas 1ª, 2ª, 3ª, 6ª, 7ª e 8º serão disputadas com tomada de tempo e duas provas. As duas provas terão o mesmo número de voltas. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que os cinco primeiros do grid da 2ª prova

terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa. Pontos por prova:

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª e 2ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

Pontos por Etapa para a 1ª, 2ª, 3ª, 6ª, 7ª e 8ª Etapas:

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

As etapas 4ª e 9º serão disputadas com tomada de tempo e duas provas. As duas provas terão o mesmo número de voltas. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que os cinco primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa. Pontos por prova:

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª e 2ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

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

As etapas 5ª e 10º serão disputadas com tomada de tempo e três provas. As duas primeiras provas terão o mesmo número de voltas que será menor que o número de voltas da 3ª prova. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que os cinco primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. O grid da 3ª prova será o resultado da 2ª prova, sem alteração de grid. Os pontos da 1ª, 2ª e 3ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.

Pontos por prova

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª, 2ª e 3ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:

Pontos por Etapa para a 5ª e 10ª Etapas:

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	

Para as categorias Shifter e Sênior-Pró as 6 (seis) etapas serão disputadas com tomada de tempo e duas provas. As duas provas terão o mesmo número de voltas. A 1ª prova será classificatória (grid) para a 2ª prova, sendo que somente para a categoria Sênior os cinco primeiros do grid da 2ª prova terão suas posições invertidas com o 1º colocado largando em 5º e o 5º colocado em 1º e assim por diante. Os pontos da 1ª e 2ª provas serão somados, resultando assim, a Classificação da Etapa.
Pontos por prova:

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

Depois de definida a Classificação da Etapa, com a soma dos pontos da 1ª e 2ª provas, essa pontuação será desprezada, sendo então, conferida nova pontuação aos pilotos, mantendo-se, no entanto, a sua ordem de colocação. O Resultado a ser conferido para cada Etapa (pontuação para o Campeonato) será:
Pontos por Etapa para a 1ª, 2ª, 3ª, 6ª, 7ª e 8ª Etapas:

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

Parágrafo 1º - Os descartes das piores Etapas serão de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.
Parágrafo 2º - Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão, exclusão (bandeira preta) ou desclassificação na etapa.
Parágrafo 3º - O "pole position", melhor volta da Tomada de Tempos, receberá 1 (um) ponto por Etapa e a volta mais rápida realizada durante cada prova receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação.
Caso se verifique pela RBC preparações a necessidade de o "pole" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", os pontos conquistados serão mantidos. O piloto que largar em 1º lugar na 2ª prova, ou na 3ª. prova (5ª e 10ª Etapas), não terá direito ao ponto de "pole", ou seja, só será conferido 1 (um) ponto de "pole" por Etapa.
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 melhor volta.
Esses pontos de bonificação serão somados somente no Resultado da Etapa para o Campeonato, não sendo considerados na soma das provas e para a premiação da Etapa (Pódio).
Parágrafo 4º - O desempate na soma da 1ª e 2ª provas e/ou 1ª, 2ª e 3ª provas, para o Resultado da Etapa será dado pelo resultado da primeira prova.
Parágrafo 5º - Ao descartar sua pior Etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.
Parágrafo 6º - No caso de desclassificação técnica do concorrente, ele perderá os pontos da "pole position" e de volta mais rápida, 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 7º - Se o piloto for desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole position", mas perderá o ponto de melhor volta e os pontos da prova. No caso de desclassificação ou exclusão por atitude antidesportiva na prova ou desclassificação técnica, exceto por peso, o piloto será desclassificado da etapa e não poderá utilizar a etapa como descarte, não sendo permitido correr a segunda prova se o fato ocorrer na primeira prova.

Parágrafo 8º - 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, resultar em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

Parágrafo 9º - 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 em que a 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 10º - Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica. 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 computado(s) o(s) descarte(s) da(s) Etapa(s), o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias das Etapas (e não das provas). 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 "poles positions" e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

Parágrafo 12º – As categorias Mirim, Cadete participarão das dez etapas da **XVIII Copa São Paulo Light de Kart – RBC,** pontuando conforme o especificado acima. Paralelamente, disputarão, com troféus para Campeão e Vice-Campeão, conforme pontuação prevista para cada Etapa, sem descartes, mais 3 Copas assim distribuídas:
a) - Projeto Piloto Racing Challenge: da 1ª à 4ª etapa,
b) - RBC Challenge: da 6ª à 9ª etapa e
c) - DKFASP Challenge: 5ª e 10ª etapa.

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

Parágrafo 1º - 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 6ª, 7ª, 8ª e 9ª Etapas:
Cadete e Mirim ▪ 16km
Categorias F-4, Mini, Sprinter, Sênior-Pró e Grand Super Sênior/Expert 60+ ▪ 19km
OKN e OKN-Júnior ▪ 22 km
Shifter-Graduados, Shifter-Sênior e Shifter-Super Sênior ▪ 22km

Parágrafo 2º - 5ª e 10ª Etapas:
1ª e 2ª Provas:
Cadete e Mirim – 12 km
Categorias F-4, Mini, Sprinter, Sênior-Pró e Grand Super Sênior/Expert 60+ – 15km
OKN e OKN-Júnior – 18km
3ª prova:
Cadete e Mirim – 16 km
Categorias F-4, Mini, Sprinter, Sênior-Pró e Grand Super Sênior/Expert 60+ –19 km

OKN e OKN-Júnior – 22km

Parágrafo 3º - Em caso de chuva, independentemente do número de voltas percorridas, a prova passa a ter como limite:
18 (dezoito) minutos para as Categorias, OKN-Júnior, OKN, Shifter;
15 (quinze) minutos para as Categorias Mini, todas as categorias F-4, Sprinter, Sênior-Pró e Grand Super Sênior e Super Sênior Expert;
12 (doze) minutos para as Categorias Cadete e Mirim.

ARTIGO 7º - Ao final de cada prova serão distribuídos troféus ou taças aos 6 (seis) primeiros colocados em cada categoria. Nas categorias ROOKIE, OKN B e SÊNIOR AM, serão distribuídos troféus ou taças aos 3 (três) primeiros colocados
Parágrafo Único – O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no pódio de sua categoria, no caso, a penalidade será de um ponto perdido na soma total de pontos do campeonato.

ARTIGO 8º– DA PARTICIPAÇÃO:
Somente poderão participar da **XVIII 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 – aberta a pilotos portadores da licença PMK da CBA.
MIRIM ROOKIE – Pilotos com licença CBA 2025 de Mirim, em seu primeiro ano de filiação.
CADETE – aberta a pilotos portadores de licença PCK da CBA.
CADETE ROOKIE -Pilotos com licença CBA 2025 de Cadete, em seu primeiro ano de filiação.
Mini – MN - aberta a pilotos com idades entre 9 e 12 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK.
OKN-Júnior – Pilotos com licença CBA 2025 de Júnior.
OKN-Júnior ROOKIE -Pilotos com licença CBA 2025 de Júnior, em seu primeiro ano de filiação.
SPRINTER – Pilotos com licença CBA 2025 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. Copa São Paulo Light de Kart.
SÊNIOR SPRINTER – aberta a pilotos Sênior AM e Sênior PRO (em seu primeiro ano de filiação nessa categoria, ou pilotos com autorização do Departamento de Kart da Fasp (DK-Fasp).
OKN – Pilotos com licença CBA 2025 Graduados e/ou Sênior-Pró. No primeiro ano de filiação do piloto como PGK, ele participará simultaneamente de uma categoria denominada OKN-B.
SÊNIOR-Pró – aberta a pilotos portadores da licença CBA 2025 PSK-Pro e PSK-Am.
SUPER SÊNIOR – Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA 2025 para kart;

Grand SUPER SÊNIOR MASTER – Aberta a pilotos com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA 2025 para kart;

Super Sênior Expert – S60 – Aberta a pilotos com idade de 60 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA 2025 para kart;

F-4 JÚNIOR – aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK.

F-4 Graduados – Pilotos com licença CBA 2025 de PNK, PGK e PSK-Pro. No primeiro ano de filiação do piloto como PGK, ele participará simultaneamente de uma categoria denominada F-4 Graduados B.

Parágrafo Primeiro: A participação nas categorias F4 Graduado B estará VEDADA a pilotos que se enquadrem nas condições abaixo:

I. Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados em algum dos últimos três anos nas categorias: Shifter-Kart (KZ), Graduado (separado em A e B ou não), Sênior-Pro /Sênior A (2T), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil;

II. Pilotos com pelo menos 2 títulos de campeão em Campeonato Brasileiro ou Copa do Brasil nas categorias Shifter-Kart (KZ), Graduados (separado em A e B ou não) e Sênior Pro / Sênior A (para motores 2 tempos), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master;

III. Ter participado de campeonato na categoria Júnior (para motores 2 tempos) nos últimos 3 anos.

F-4 Sênior – Pilotos com licença CBA 2025 de PSK-AM ou PSK-Pro.

A participação nas categorias e F4 Sênior estará VEDADA a pilotos que se enquadrem nas condições abaixo:

I. Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados em algum dos últimos três anos nas categorias: Shifter-Kart (KZ), OK, OKN, Graduado 2T (separado em A e B ou não), Sênior-Pro / Sênior A (2T), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro, Regional Cup ou Copa Brasil;

II. Pilotos com pelo menos 2 títulos de campeão em Campeonato Nacional nas categorias Shifter-Kart (KZ), OK, Graduados 2T (separado em A e B ou não) e Sênior Pro / Sênior A (para motores 2 tempos), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master;

III. O campeão e vice das categorias destinadas a pilotos com filiação PJK (para motores 2 tempos) em Campeonato Nacional, se tiver sido promovido.

Nestes casos os pilotos estão facultados a competir na F4 Graduado.

F-4 Grand Super Sênior - Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima; portadores de licença CBA 2025 para kart;

Shifter Graduado - Pilotos portadores de Cédula Desportiva Nacional PGK e PSK-Pro.

Shifter Sênior - Pilotos portadores de licenças PSK-Pro e PSK-Am

Shifter Super-Sênior - Pilotos portadores de licenças PSK-Pro e PSK-Am, com idade a partir de 40 anos completados em 2025.

Portadores de Cédula Desportiva Nacional PGC-A, PGVT"A" ou equivalente internacional estão autorizados a competir na categoria Shifter sem que seja necessário possuir licença específica para Kart.

ARTIGO 10 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS
É obrigatório nos treinos, tomadas de tempo e provas o uso de capacete de proteção, devidamente atado, com viseiras, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, dentro do seu prazo de validade, luvas, sapatilhas de competição ou calçado tipo tênis de cano alto, macacão homologado pela CBA, FIA Karting, ou FIA Karting/CBA. Deverá constar no macacão e/ou capacete o tipo de sangue e fator RH do piloto.
É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categorias Mirim, Cadete e Mini.

ARTIGO 11 – DOS TREINOS OFICIAIS:
O circuito da prova passará a ser utilizado a partir de terça-feira, em treinos divididos por categoria.
É expressamente proibido treinar quinta-feira sem estar inscrito na prova.
Parágrafo Único: Fica expressamente proibido o piloto parar em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição na Etapa.

ARTIGO 12 – IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:
Parágrafo 1º - Terá preferência em escolher o número do kart o piloto que participou do campeonato Copa São Paulo Light de Kart no ano anterior, para as demais escolhas de número do kart será considerada a ordem de reserva na secretaria; quando houver troca de categoria, a preferência será do piloto que já estava na categoria no ano anterior, havendo dois pilotos que participaram no ano anterior e estejam trocando para a mesma categoria a ordem será pela reserva na secretaria.
Parágrafo 2º - A numeração dos karts deverá seguir o previsto no RNK-2025.

ARTIGO 13 – TOMADA DE TEMPO:
Será realizada uma Tomada de Tempo Classificatória, em seção única de 5 minutos, com a participação de todos os inscritos.

O *briefing* com os pilotos será realizado antes do início de cada classificação o piloto que não realizar o briefing com a direção de prova perderá a melhor volta da tomada de Tempos.

Parágrafo 1º - Todas as voltas que o piloto der durante a sessão classificatória valerão 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. Esses auxiliares somente poderão ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar

durante a tomada de tempo, que deverão ficar somente nas áreas permitidas pela organização.

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

Parágrafo 4º - A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção.

Parágrafo 5º - O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, 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 de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

Parágrafo 6º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, A tomada de tempo poderá ser dividida em dois grupos, com metade dos inscritos em cada treino. A divisão será pela ordem de classificação do campeonato; o primeiro grupo a tomar tempo será o grupo dos primeiros colocados no campeonato.

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. Não será permitido a troca de grupos, o piloto designado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

Parágrafo 7º - 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 início 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 8º - Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, 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 dela, sob pena de desclassificação do piloto infrator.
Parágrafo 9º - Se houver mais de 30 inscritos nas categorias Mirim e Cadete, a tomada de tempos será dividida em 2 grupos, sendo que o primeiro grupo será formado pela metade dos inscritos e serão definidos pela ordem do Campeonato.
Parágrafo 10º - A saída dos karts do parque fechado para início da tomada de tempos, será pela ordem do campeonato, exceto para as categorias Super Sênior, Grand Super Sênior e Super Sênior Expert. Os karts serão dispostos em duas filas, o piloto que não respeitar poderá ser punido, a critério dos comissários.
Parágrafo Único: Fica expressamente proibido o piloto parar, diminuir a velocidade para aguardar outro piloto, em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos, ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição ao piloto.

ARTIGO 14- 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, sendo proibida qualquer manutenção nos mesmos, salvo com autorização dos comissários.
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 15 – LARGADA DA PROVA:
Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada, exceto para a categoria Shifter, cuja partida será autorizada com os karts parados.

Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo para recuperar sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada.

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 fotoelétrica. 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 5 (Cinco) segundos, a critério dos Comissários Desportivos.

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

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, constante 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".

Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada, exceto quando a largada for autorizada pelo Diretor de Prova.

A queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de 10 (Dez) segundos ao seu tempo total de prova.

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.

A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

Na largada na categoria Shifter os mecânicos somente poderão ajudar karts que tenham ficado parados a partir do momento em que todos os karts tenham

passado pela Linha de Partida depois de dada a largada. Até este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova do piloto que recebeu auxílio.

Para a categoria Shifter, em caso de a largada ter sido abortada por problema no kart de qualquer piloto, este deverá largar da última posição do grid na nova largada, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova.

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, fica também a cargo do DKFASP, a junção ou não das categorias Mirim e Cadete, a qualquer momento.

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 homologada.

Parágrafo 4º - Interrupção de prova por bandeira vermelha: Após a interrupção de uma prova, se menos de duas voltas tiverem sido completadas pelo líder, a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original, exceto os karts que largaram do Parque Fechado, que deverão voltar a largar do Parque Fechado. Em caso de interrupção por bandeira vermelha, nenhuma manutenção poderá ser feita em pista. Qualquer manutenção necessária deverá ser realizada em parque fechado, incluindo reposicionamento do painel frontal (bico), para onde o kart deverá ser levado e de onde o piloto deverá largar em nova largada.

Parágrafo 5º - Neutralização de uma bateria ou corrida:

1. O Diretor de Prova poderá decidir neutralizar uma bateria ou uma corrida. Esse procedimento será adotado apenas se a pista estiver obstruída ou se houver perigo físico imediato para pilotos ou oficiais, mas sem motivos suficientes para justificar a interrupção com bandeira vermelha.
2. Quando a neutralização for ordenada, todos os postos de observação exibirão uma bandeira amarela agitada e um quadro com a palavra "NEUTRALIZAÇÃO" (quadro branco com a inscrição em preto ou vermelho), que deverá ser mantido até o fim da neutralização.

3. Todos os karts deverão alinhar-se atrás do kart líder, sendo expressamente proibidas as ultrapassagens, salvo se um kart apresentar um problema sério e ficar lento.
4. Durante as voltas de neutralização, o kart líder ditará o ritmo a uma velocidade moderada, e todos os outros karts deverão manter a formação o mais compacta possível.
5. Os karts NÃO poderão entrar na "Área de Manutenção" durante a neutralização. No entanto, poderão se dirigir à balança, mas não poderão retornar à corrida após isso.
6. Os karts NÃO poderão entrar na "Área de Manutenção" durante a neutralização. No entanto, poderão se dirigir à balança, mas não poderão retornar à corrida após isso.
7. Nesse momento, o kart líder continuará a ditar o ritmo de forma moderada e constante. A retomada da corrida será sinalizada com a bandeira quadriculada verde amarela na linha de largada. Os karts devem estar alinhados em fila indiana, centralizados entre os colchetes. É proibido acelerar antes de cruzar a linha amarela, exceto se o Diretor de Prova der a largada antes dessa linha ser alcançada. As ultrapassagens continuam proibidas até que os karts cruzem a linha de cronometragem.
8. Cada volta completada durante a neutralização será considerada como volta de corrida.
9. Caso a corrida termine durante a neutralização, a bandeira quadriculada será exibida como de costume.
10. A neutralização não poderá durar mais de 6 voltas. Caso atinja esse limite, a corrida será interrompida com bandeira vermelha.

ARTIGO 16 – AUXILIARES:
Durante a prova permanecerão na pista, um (1) auxiliar de cada piloto, devidamente identificados por credenciais fornecidos pela Organização da Prova, que poderão ajudar qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.
Parágrafo 1º - Os auxiliares devidamente credenciados 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 proibido a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e consequentemente, 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 acarretarem ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.
Parágrafo 2º - Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta dela, em valor estabelecido pelo Organizador da Prova.
Parágrafo 3º - Nas categorias OKNJ e OKN, os auxiliares só terão acesso ao parque fechado, ficando expressamente proibida sua permanência em pista durante as provas, não será permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista. Caso seja necessário, por motivo de segurança, o piloto que receber ajuda do empurrador deverá dirigir-se imediatamente a balança.
Parágrafo 4º - 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 17 - 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: 36 (trinta e dois) karts no máximo.
d) para circuitos acima de 1.000 metros: 39 (trinta e nove) karts no máximo.
Parágrafo 1º - Se o número de inscritos for superior ao limite da pista será realizada uma prova de 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.

ARTIGO 18 - Na **XVIII 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 quarta-feira anterior a prova.
c) Para a toma de tempo, os pilotos inscritos devem estar presentes junto à saída dos boxes, no horário do encerramento do abastecimento de sua categoria, previsto no Adendo de horários. 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, mesmo que estes horários estejam antecipados.
d) Após o início da primeira prova, conforme previsto no adendo de horários, mesmo que adiantado, as corridas acontecerão em sequência prevista no adendo, o não comparecimento do piloto com seu kart devidamente pronto para a montagem do pré-grid, desobriga a organização da prova de esperá-lo.

ARTIGO 19 – 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, 10 (dez) minutos à entrega de prêmios.

A publicação do resultado na Secretaria de Provas, com o horário de publicação registrado, será considerada o comunicado oficial do resultado a todos os participantes do evento, servindo também como meio oficial de comunicação para a apresentação de reclamações e recursos.

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 sob apreciação judicial. 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 sob apreciação judicial. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ARTIGO 20 - BANDEIRAS:

Bandeiras convencionais de competição, previstas pela FMK da FIA e adotadas pela CBA:

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: Determina que o piloto deva 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 bola 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 prova 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 azul com X vermelho: Sempre acompanhada no número do kart, o concorrente deverá parar imediatamente na área de parque fechado
n) bandeira quadriculada preta e branca: Determina o encerramento da prova (chegada)
o) farol luminoso: Vermelho – volta (s) de apresentação para a largada.
Verde – largada (ou ao apagar do vermelho).

ARTIGO 21 – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:
Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois da tomada de tempo ou, ainda, antes, durante ou depois da prova.
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 27 (vinte e sete) deste regulamento.
Parágrafo 1º - Ao término da tomada de tempo e provas, 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.
Parágrafo 3º – Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final. 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.
Parágrafo 4º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

ARTIGO 22 – 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 - Nas categorias Mirim, Cadete e F4 fica obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão RBC fornecidas com os motores.

Parágrafo 5º - Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intakesilencer". 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 ao final da tomada de tempo ou da prova, o silencioso de carburador estiver solto (a) ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

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 23 – CARENAGENS

É obrigatório o uso do conjunto homologado CBA e/ou FIA Karting de carenagem completa, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

Deverão ser reservados na carenagem 3 (três) espaços de 200 cm2 (+/- 10cm. X 20cm.) para os Organizadores da Prova.

Parágrafo 1º - Os 3 (três) espaços reservados para os organizadores na carenagem são:

a) um espaço em cada uma das laterais

b) um espaço na parte frontal, ale, do previsto junto a numeração no Art.12º Parágrafo 4º.

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 - Painel frontal (bico) - Para todas as categorias, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA, também poderá ser utilizado o painel frontal homologado FIA Karting e registrado na CBA, conforme previsto no artigo 41 do RNK 2025.

Será nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal, relatar aos Comissários Desportivos, eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal, conforme previsto no artigo ~~20~~19 do RNK 2025. Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no artigo 21 do RNK 2025.

ARTIGO 24 - PNEUS

Para pneus "slick":

Parágrafo 1º - Para a tomada de tempo e provas: Será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus de fabricação nacional novo para cada etapa, homologado pela CBA/ FIA Karting. 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, portanto, total responsabilidade do piloto e equipe as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após Tomada de Tempo, provas ou relatório impresso de verificação efetuado pela organização do evento. Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da Tomada de Tempo e/ou prova.

Caso um pneu apresente furo ou defeito, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto poderá perder 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

Quando um pneu novo for montado, verificando-se uma diferença de perímetro superior a 15,00 (quinze) milímetros do pneu usado, correspondente ao mesmo eixo, o Comissário Técnico poderá autorizar a utilização de um terceiro pneu. Os perímetros serão comparados com a mesma calibragem.

Todas as categorias, deverão sortear os pneus na sexta feira, ou no caso das rodadas triplas, até o início das tomadas de tempo, sob a pena de se não fazer, perder a melhor volta da classificação

Parágrafo 2º - PNEUS DE CHUVA

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.

Caso um pneu apresente furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto perderá 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte

Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usados na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica, sendo obrigatório o uso desse pneu.

Parágrafo 3º - Todos os pneus deverão entrar murchos no parque fechado de abastecimento para Tomada de Tempos e Provas.

ARTIGO 25- ASPECTOS ESPECÍFICOS PARA A XVIII COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC: MIRIM, CADETE, MINI, OKN-JÚNIOR, F-4, F-4 JÚNIOR, SPRINTER, SÊNIOR-Pró, SUPER SÊNIOR, GRAND SUPER SÊNIOR MASTER E SUPER SÊNIOR EXPERT".

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 motores. Estarão garantidos os motores para os pilotos que se inscreverem até a quarta-feira da semana que antecede a prova.

Parágrafo 3º - Motor, coletor de admissão, coletor de escapamento serão sorteados e fornecidos pela RBC.

Para as Categorias Mirim, Cadete e F-4, além do motor, também serão sorteados e fornecidos Escapamento e Carburador pela RBC.

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, 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, e parte elétrica.

Parágrafo 5º - Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um funcionário da RBC, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada tempo, primeira ou segunda prova do dia e ou na terceira prova no caso da 5ª ou 10ª prova. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC, perderá 5 posições no grid de largada. 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 6º - 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 ele possa detectar um possível superaquecimento do motor

Parágrafo 7º - 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 ele ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a RBC procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso troque 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 prazo para comunicar/solicitar a troca de motor é de 15 minutos após o término da atividade.

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

Parágrafo 9º - A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada.

Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- Quebra de biela, pistão ou eixo de biela,
- Fusão da biela ou Rolamento do Carter.
- Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado.

Para a categoria Cadete as trocas acarretarão as seguintes penalidades:

- 1ª troca – perda de 2 (duas) posições;
- 2ª troca – perda de 5 (cinco) posições;

- 3ª troca – perda de 7 (sete) posições.

Motores com vazamento de óleo e ou combustível, somente serão trocados sem a penalidade de perda de posições no grid se não for possível o reparo pelos técnicos da empresa fornecedora de motores.

Bônus de Troca

Todo piloto terá direito a 3 (três) créditos de trocas de motores, sem perda de posições ao longo do ano, sendo permitido a utilização de apenas um crédito por etapa.

ARTIGO 26 - 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$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Fica obrigatório a fixação do sensor de cronometragem na haste do suporte do painel interior dianteiro (gravata), na posição vertical. Com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa do fechamento do sensor fique voltada para baixo e o grampo de retenção para cima.

ARTIGO 27–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, a partir de 3 segundos;
d) Perda de volta;
e) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele;
f) Perda de posição na ordem de chegada;
g) Multa (independente de outras sanções) conforme tabela no RNK;
h) Exclusão de Tomada de Tempo/ bateria/prova;
i) Proibição de acesso à área técnica desportiva;
j) Desclassificação da Tomada de Tempo/ bateria / prova;
K) Exclusão do Evento

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 partes ausentes.

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 poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do Kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

Parágrafo 6º - Será atribuído aos pilotos uma pontuação para algumas penalidades recebidas durante o campeonato, conforme tabela prevista no parágrafo 7 deste artigo; caso o piloto atinja o limite máximo de 20 pontos, ele será suspenso automaticamente da próxima etapa. Se houver reincidência, ao atingir o limite de 40 pontos, será suspenso por mais duas etapas consecutivas e assim sucessivamente. Não será permitido descartar a etapa que estiver cumprindo suspensão. Caso o piloto troque de categoria, ele carregará os pontos para nova categoria.

- Será considerada uma pontuação máxima por prova de 7 pontos, ou seja, caso o piloto faça mais de 7 pontos em uma das provas da etapa será considerado em seu registro 7 pontos, podendo ser atribuído por etapa dupla até 21 pontos e etapa tripla até 28 pontos.

Os pontos serão atribuídos somente para penalidades oriundas de atos antidesportivos; as penalidades técnicas não atribuirão pontos aos pilotos, mesmo aquelas que resultam em acréscimos de tempo ao final da prova.

Parágrafo 7º - Tabela de pontuação para penalidades:

Penalidade	Pontos	Nível
Advertência (penalidade desportiva)	3	Leve
Desclassificação/Exclusão. (penalidade desportiva)	7	Gravíssima
Falta ao Briefing	4	Média
Acréscimo no tempo até 5' (penalidade desportiva)	3	Leve
Acréscimo no tempo de 6 até 10' (penalidade desportiva)	4	Média
Acréscimo no tempo maior que 10' (penalidade desportiva)	5	Grave
Queima de largada - Conforme pontuação de acréscimo de tempo		
Perda de até 5 posições no grid (penalidade desportiva)	3	Leve
Perda de posições acima de 5 posições (penalidade desportiva)	4	Média
Perda de tempo em treino	3	Leve
Perda de Volta	3	Leve
Multa até 3 Ups (penalidade desportiva)	4	Média

Multa de 4 até 5 Ups (penalidade desportiva)	5	Grave
Multa acima de 5 Ups (penalidade desportiva)	7	Gravíssima
Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele	4	Média
Perda de posição na ordem de chegada até 5 posições	3	Leve
Perda de posição na ordem de chegada acima de 5 posições	4	Média
Exclusão do Evento	7	Gravíssima

ARTIGO 28 – **Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado, suspensão de pagamento por vias eletrônicas ou solicitação de devolução de Pix:**
O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FAU, ao CLUBE ou a FORNECEDORES credenciados pela organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, sustar o pagamento, e ou solicitar devolução, estorno ou suspensão de pagamentos, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 29 – 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, deverá 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 de a reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios correspondentes.
Parágrafo 1º – Se os Comissários Desportivos entenderem que o autor da reclamação atua de má fé poderão 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 Juízes de Largada e Chegada, no exercício de suas funções, quanto aos procedimentos de largada e chegada da prova.
Parágrafo 6º – As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA da CBA.

ARTIGO 30 - 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 houver a desistência 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.

Artigo 31 – Das responsabilidades:
A FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO, os clubes, os promotores e os patrocinadores envolvidos na **XVIII Copa São Paulo Light de Kart - RBC**, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as Provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver (em) cometido ou daquele(s) que tiver (em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s)representante(s) legal(is). O presente regulamento foi elaborado pelo DEPARTAMENTO DE KART DA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e / ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 15 de janeiro de 2025

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Ricardo Bignotto/Cristian Ramos
DK-FASP Departamento de Kart

XVIII COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

ADENDO DESPORTIVO 01 – 2025

NOVA CATEGORIA F4-SPRINTER
A partir da 2ª etapa, será criada a categoria F4-Sprinter – Aberta a pilotos com licença CBA 2025 de Novatos (PNK) e Graduado (PGK), sendo que os pilotos com carteira Graduados estejam em seu primeiro 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 e Copa São Paulo Light de Kart.

- A pontuação da 1° etapa será recalculada para a categoria F4-Graduado, considerando o resultado das corridas e respeitando o que está previsto no regulamento, ajustando a saída dos pilotos que migrarem para a categoria F4-Sprinter.
- Os pilotos da categoria F4-Sprinter que participaram da 1ª etapa terão os pontos recalculados transferidos automaticamente para essa categoria;
- As novas pontuações das categorias F4-Sprinter e F4-Graduado serão divulgadas no Sábado, 08-fevereiro-2025.

A categoria F4-Graduado será aberta a Pilotos com licença CBA 2025, PGK e PSK-Pro. No primeiro ano de filiação do piloto como PGK, ele participará simultaneamente de uma categoria **F-4 Graduados Rookie**. Parágrafo Primeiro: A participação nas categorias F4 Graduado Rookie estará VEDADA a pilotos que se enquadrem nas condições abaixo: I. Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados em algum dos últimos três anos nas categorias: Shifter-Kart (KZ), Graduado (separado em A e B ou não), Sênior-Pro /Sênior A (2T), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil; II. Pilotos com pelo menos 2 títulos de campeão em Campeonato Brasileiro ou Copa do Brasil nas categorias Shifter-Kart (KZ), Graduados (separado em A e B ou não) e Sênior Pro / Sênior A (para motores 2 tempos), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master; III. Ter participado de campeonato na categoria Júnior (para motores 2 tempos) nos últimos 3 anos.

CATEGORIA OKN
A categoria OKN será aberta a Pilotos com licença CBA 2025 Graduados e Sênior-Pró. No primeiro ano de filiação do piloto como PGK, ele participará simultaneamente de uma categoria denominada **OKN-Rookie**.

CATEGORIAS SÊNIOR PRÓ E SUPER SÊNIOR
A partir da 2° etapa, as Categorias Sênior-Pró e Super Sênior passarão a correr juntas e o peso das categorias será de 175Kg.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 24 fevereiro de 2025

Paulo Eneas Scaglione	**Ricardo Bignotto/Cristian Ramos**
Presidente	**DK-FASP Departamento de Kart**

XVIII COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

ADENDO DESPORTIVO 02 – 2025

1º - Adendo ao artigo 5º - DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:

Considerando que na primeira etapa da XVIII Copa São Paulo Light de Kart – RBC as categorias Mini e OKN não foram realizadas, estas passarão a ser disputadas em um total de nove etapas.

As etapas serão distribuídas em 3 (três) Turnos. O Campeão será aquele que somar mais pontos na soma dos 3 (três) Turnos, de acordo com o descrito abaixo:

- 1º Turno: Composto da 2ª à 4ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1);
- 2º Turno: Composto da 6ª à 9ª Etapa, descartando-se a pior Etapa do turno (N-1);
- 3º Turno: Composto da 5ª e 10ª Etapas, sem descarte (N-0).

A pontuação prevista para as provas e etapas permanecerá inalterada.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 27 março de 2025

Paulo Eneas Scaglione	**Ricardo Bignotto/Cristian Ramos**
Presidente	**DK-FASP Departamento de Kart**

XVIII COPA SÃO PAULO LIGHT DE KART – RBC

ADENDO DESPORTIVO 03 – 2025

A partir da 3ª Etapa, será realizado um sorteio de eixos para a categoria Mini, e o uso do eixo sorteado será obrigatório.

Fica autorizada a realização de um furo na carenagem lateral direita para a instalação do motor de partida auxiliar..

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 08 abril de 2025

Paulo Eneas Scaglione	**Ricardo Bignotto/Cristian Ramos**
Presidente	**DK-FASP Departamento de Kart**