





COPA SÃO PAULO DE KART – 2026

REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

ART. 1º - ACORDOS

1.1 O presente regulamento estabelece as condições desportivas e técnicas que regem a Copa São Paulo de Kart - 2026, sendo elaborado em conformidade as normas da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP), da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), e demais legislações desportivas vigentes, possuindo força de Lei Desportiva.

1.2 Ao efetuarem a inscrição em qualquer etapa da competição, todos os pilotos, equipes e demais participantes declaram estar cientes, de pleno acordo e automaticamente submetidos às disposições deste Regulamento, seus anexos, adendos, comunicados oficiais e às decisões dos Comissários Desportivos.

1.3 No ato da inscrição, cada equipe deverá declarar à Organização da Prova o nome de seu responsável, doravante denominado Chefe de Equipe.

1.3.1 Somente o Chefe de Equipe devidamente indicado e credenciado estará autorizado a manter contato direto com o Diretor de Provas, os Comissários Desportivos e os Comissários Técnicos, bem como a receber comunicações oficiais em nome da equipe.

1.3.2 O Chefe de Equipe responderá solidariamente pelas informações prestadas, pelas condutas da equipe e pelo cumprimento deste Regulamento, do RNK, do CDA do RPP e dos Comunicados Oficiais.

1.4 É de responsabilidade dos pilotos manterem-se atualizados quanto a eventuais comunicados, adendos ou deliberações oficiais emitidos e publicados pela Organização.

1.5 A inscrição do piloto implica no reconhecimento integral deste Regulamento e dos demais dispositivos complementares por parte do piloto, de seu representante legal e de todas as pessoas a ele vinculadas, comprometendo-se todos ao seu fiel cumprimento, sob pena das sanções previstas.

1.6 É terminantemente proibida a entrada, nas áreas técnico-desportivas do kartódromo, de pessoas não autorizadas ou não credenciadas, ficando os infratores sujeitos às sanções previstas nos regulamentos.



1.7 O piloto e seu representante legal são integralmente responsáveis pela conduta das pessoas a ele vinculadas, respondendo solidariamente pelas sanções aplicáveis.

1.8 A utilização, instalação e devolução de equipamentos fornecidos pela Organização do evento, incluindo sensores de cronometragem, componentes sorteados e demais itens obrigatórios, são de responsabilidade do piloto.

ART. 2º - ORGANIZAÇÃO

2.1 A Copa São Paulo de Kart - 2026 será organizada pelo Kart Clube Granja Viana (KCGV), sob a supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

2.2 Caberá à Organização:

2.2.1 Aplicar e fazer cumprir o presente Regulamento;

2.2.2 Aplicar os regulamentos complementares, adendos, comunicados técnicos e desportivos;

2.2.3 Observar as determinações emanadas da Diretoria Técnica da FASP, bem como da CBA, quando aplicável.

2.3 Das responsabilidades:

2.3.1 A organização do evento, bem como o Kartódromo Internacional Granja Viana, exime-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por infrações cometidas ou acidentes causados pelos participantes, integrantes de equipes, auxiliares ou terceiros, durante Treinos, Tomada de Tempos e as Provas.

2.3.2 A responsabilidade por tais atos será exclusiva do infrator ou, no caso de menores de idade, de seus responsáveis legais, observando-se as sanções desportivas previstas neste Regulamento, no RNK e no CDA.

ART. 3º - DO ENQUADRAMENTO NORMATIVO E DOS CASOS OMISSOS

3.1 Nos casos não previstos neste Regulamento, serão consultados e aplicados, de forma subsidiária, o Regulamento Nacional de Kart (RNK), o Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), o Code Sportif International – CDI/FIA, o Reglement Sportif de Karting – FIA Karting, o Reglement Technique de Karting – FIA Karting, bem como os Regulamentos Desportivo e Técnico do Rotax Max Challenge Brasil – 2026.

3.2 As situações eventualmente omissas serão analisadas, julgadas e decididas de acordo com o entendimento e deliberação dos Comissários Desportivos.

3.3 Questões Técnicas: Os adendos aos Regulamentos Técnicos entrarão em vigor 15 (quinze) dias contados da data de sua publicação conforme previsto no CDA, excetuando-se a primeira prova/etapa/Copa do ano, que poderá ser realizada antes do referido prazo. Nos casos em que a modificação de caráter técnico envolver questões imediatas de segurança, esta entrará em vigor de forma imediata, por meio de “**Adendo Técnico de Segurança**”.

3.4 Questões Desportivas: As modificações de caráter desportivo serão comunicadas por meio de adendos, e passarão a ter validade imediata a partir de sua publicação.

ART. 4º - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA (RPP)

4.1 As particularidades específicas relativas à organização, como programação, área de manutenção, autoridades da prova entre outras, deverão ser apresentadas pelo clube organizador ao Departamento de Kart – Federação de Automobilismo de São Paulo (DK/FASP) com antecedência mínima de 15 (quinze) dias corridos da data da etapa, para análise, aprovação e designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

4.2 As normas para redação do RPP estabelecem que estes deverão ser elaborados em papel timbrado do clube organizador, contendo obrigatoriamente em seu cabeçalho:

4.2.1 Nome, natureza e definição da competição, local da competição, nome do kartódromo, data e supervisão da prova (DTK/FASP).

4.3 O RPP será destinado a designação das Autoridades da Prova, compreendendo:

4.3.1 Comissários Desportivos (nomeados pela FASP);

4.3.2 Diretor de prova;

4.3.3 Diretor adjunto;

4.3.4 Comissários técnicos e auxiliares;

4.3.5 Secretário da prova;

4.3.6 Equipe de cronometragem;

4.3.7 Responsável chefe de cronometragem;

4.3.8 Equipe de segurança;

4.3.9 Responsável chefe de segurança;

4.3.10 Serviço médico;

4.3.11 Médico responsável;

4.3.12 Locutor oficial;



4.3.13 Serviço de som; e

4.3.14 Representante do KCGV.

4.4 O RPP também deverá conter à divulgação dos horários oficiais, circuito(s) e duração de provas.

4.4.1 O(s) Circuito(s) será(ão) definido(s) pela organização e estará(ão) à disposição em data por ela determinada.

ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO

5.1 Nos termos do Artigo 83 do CDA, das disposições do presente Regulamento e das demais normas aplicáveis, os Comissários Desportivos são autoridades competentes para a aplicação de todas as sanções cabíveis.

ART. 6º - DAS CATEGORIAS

6.1 A Copa São Paulo de Kart é aberta a pilotos portadores de Cédula Nacional Desportiva (CDN) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), modalidade Kart, válida para o ano de 2026, bem como a pilotos estrangeiros detentores de licença válida e autorização da ASN de origem, em conformidade com o Regulamento Nacional de Kart (RNK) e com o presente Regulamento.

6.2 Mirim: Aberta a pilotos portadores de licença PMK da CBA.

6.3 Cadete: Aberta a pilotos portadores de licença PCK da CBA.

Parágrafo único: As categorias Mirim e Cadete serão disputadas conjuntamente, contudo terão pontuação, classificação e pódio separados, de acordo com o enquadramento de licença desportiva do piloto na respectiva categoria. A organização reserva-se o direito de separar as categorias, a seu critério.

6.4 Fórmula 4 Júnior: Aberta a pilotos com idade entre 11 (onze) e 15 (quinze) anos, completados em 2026, portadores das licenças PCK, PJK ou PNK da CBA.

6.5 Fórmula 4: Aberta a pilotos a partir de 14 (quatorze) anos, completados em 2026, portadores de licença CBA PJK, PNK, PGK, PSK-Am e PSK-Pro, com classificação subdividida da seguinte forma:

6.5.1 Fórmula 4 Geral: Classificação geral da categoria, da qual participam todos os pilotos inscritos.

- 6.5.2** Fórmula 4 Light: Destinada a pilotos com até 2 (dois) anos de Cédula Desportiva Nacional, não sendo permitida a participação de campeões ou vice-campeões da categoria F4 Light em qualquer ano, bem como pilotos que estejam a mais de 5 (cinco) anos sem possuir CDN válida.
- 6.5.3** Fórmula 4 Sênior: Aberta a pilotos com idade mínima de 38 (trinta e oito) anos, completados em 2026;
- 6.5.4** Fórmula 4 Sênior 60+: Aberta a pilotos com idade mínima de 60 (sessenta) anos, completados em 2026.
- 6.6** Pro 500: O campeonato será disputado por equipes, sendo considerada equipe o kart identificado por seu número, independente de qual piloto esteja conduzindo em cada prova. As equipes poderão ser formadas por pilotos portadores das licenças desportivas; PJK, PNK, PGK, PSK-Am e PSK-Pro da CBA, com classificação subdividida da seguinte forma:
- 6.6.1** Pro 500 Geral: Classificação geral da categoria, da qual participam todos os pilotos inscritos.
- 6.6.2** Pro 500 Light: Destinada a pilotos com até 2 (dois) anos de Cédula Desportiva Nacional, não sendo permitida a participação de campeões ou vice-campeões da categoria Pro 500 Light em qualquer ano, bem como pilotos que estejam a mais de 5 (cinco) anos sem possuir CDN válida.
- 6.6.3** Pro 500 Sênior: Aberta a pilotos com idade mínima de 45 (quarenta e cinco) anos, completados em 2026;
- 6.6.4** Pro 500 Sênior 60+: Aberta a pilotos com idade mínima de 60 (sessenta) anos, completados em 2026;
- 6.6.5** Pro 500 Elite: Poderá ser instituída, a critério da Organização, por meio de Adendo ao Regulamento Geral, a partir de etapa a ser definida, como categoria integrante da PRO 500, destinada a pilotos em início de carreira no kartismo profissional.
- I. Será disputada com karts de marca única, fornecidos pela Organização, observando regulamento técnico e desportivo específico a ser divulgado por meio de adendo ao Regulamento Geral e Desportivo da Copa São Paulo de Kart 2026.
- II. Terá classificação, pontuação e pódio próprios, sem qualquer interferência nos critérios técnicos, esportivos ou de pontuação das demais categorias da PRO 500.
- 6.7** Shifter Kart: Aberta a pilotos a partir de 14 (quatorze) anos, completados em 2026, portadores de licença CBA PGK, PSK-Am e PSK-Pro, com classificação subdividida da seguinte forma:
- 6.7.1** Shifter Kart Geral: Classificação geral da categoria, da qual participam todos os pilotos

inscritos.

Parágrafo único: Pilotos portadores de licença PNK, com currículo técnico compatível, poderão solicitar sua inscrição, sujeito à análise e aprovação da Organização, que poderá revogar a autorização a qualquer tempo, a seu critério, com base no desempenho do piloto.

- 6.7.2** Shifter Kart Sênior: Aberta a pilotos portadores de licença PSK-Am e PSK-Pro da CBA.
- 6.7.3** Shifter Kart Grand Super Sênior: Aberta a pilotos com idade mínima de 50 (cinquenta) anos, completados em 2026, portadores de licença PSK-Am e PSK-Pro da CBA.
- 6.7.4** Portadores de Licenças Desportivas da CBA PGC-A, PGVT-A, PGRV, ou equivalente internacional, ou que tenham experiência em monopostos FIA com licença válida, estão autorizados a competir nas categorias Shifter-Kart, sem que seja necessário possuir licença específica para Kart, respeitados os limites de idade. A participação destes pilotos nas categorias Shifter Kart Geral – SKG ou da categoria Shifter Kart Senior – SKS ou Shifter Kart Grand Super Senior – SKGSS, fica dependente de análise da organização.

6.8 No mesmo evento da Copa São Paulo de Kart – 2026, o Kart Clube Granja Viana (KCGV) realizará o campeonato Rotax Max Challenge Brasil – 2026, compreendendo as categorias Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max, Rotax Max Masters, Rotax Max Super Sênior, Rotax DD2 e Rotax DD2 Masters, as quais serão disputadas em conformidade com o Regulamento Geral, Desportivo e o Técnico próprios do Rotax Max Challenge Brasil – 2026.

ART. 7º - DAS DISPOSIÇÕES DO CAMPEONATO

7.1 A Copa São Paulo de Kart – 2026 e o Rotax Max Challenge Brasil – 2026, serão disputados em conformidade com os regulamentos indicados no Artigo 3º, com observância deste Regulamento, dos Regulamentos Particulares de Prova (RPP) e dos adendos técnicos e desportivos de cada etapa.

7.2 Para efeitos deste Regulamento considera-se participação do piloto/equipe em uma etapa quando estiver regularmente inscrito e tiver participado, no mínimo da Tomada de Tempos ou, alternativamente, tiver largado em ao menos uma prova/bateria (conforme definido em RPP).

7.3 Calendário e composições dos campeonatos:

7.3.1 Rotax Max Challenge Brasil – 2026

I. Para as categorias Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max, Rotax Max Masters, Rotax Max Super Sênior, o campeonato será composto por 8 (oito) etapas,



conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA – 28/02	2ª ETAPA – 28/03	3ª ETAPA – 25/04	4ª ETAPA – 30/05
5ª ETAPA – 27/06	6ª ETAPA – 15/08	7ª ETAPA – 12/09	8ª ETAPA – 03/10

II. Para as categorias Rotax Micro Max, Rotax Mini Max e Rotax Júnior Max, as 3ª (terceira) e 7ª (sétima) etapas serão disputadas com a realização 3 (três) provas, sendo que, nas demais etapas, serão realizadas 2 (duas) provas.

III. Para as categorias Rotax DD2 e Rotax DD2 Masters, o campeonato será composto por 3 (três) etapas, conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA – 27/06	2ª ETAPA – 15/08	3ª ETAPA – 12/09
-------------------------	-------------------------	-------------------------

7.3.2 Copa São Paulo de Kart – 2026:

I. Para as categorias Mirim, Cadete, Fórmula 4 Júnior, Fórmula 4, Shifter Kart e Pro 500, o campeonato será composto por 9 (nove) etapas, conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA – 28/02	2ª ETAPA – 28/03	3ª ETAPA – 25/04
4ª ETAPA – 30/05	5ª ETAPA – 27/06	6ª ETAPA – 15/08
7ª ETAPA – 12/09	8ª ETAPA – 03/10	9ª ETAPA – 07/11

II. Para as categorias Mirim, Cadete e Fórmula 4 Júnior, as 3ª (terceira) e 7ª (sétima) etapas serão disputadas com a realização 3 (três) provas, sendo que, nas demais etapas, serão realizadas 2 (duas) provas.

III. Para a categoria Pro 500, as 4ª (quarta) e 8ª (oitava) etapas serão disputadas em formato Endurance, sendo as demais etapas realizadas no formato Sprint, conforme regulamento específico da categoria e disposições constantes dos Regulamentos Particulares da Prova (RPP).

7.4 Pontuação das provas:

7.4.1 A pontuação será atribuída de acordo com a classificação final de cada prova, por categoria ou subdivisão, conforme as TABELA 1, excetuada a categoria Pro 500.

TABELA 1

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
40	36	35	34	33	32	31	30	29	28
11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
27	26	25	24	23	22	21	20	19	18
21º	22º	23º	24º	25º	26º	27º	28º	29º	30º
17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
31º	32º	33º	34º	35º	36º	37º	38º	39º	40º
7	6	5	4	3	2	1	1	1	1

NOTA: A partir do 37º colocado, todos os pilotos receberão 01 (um) ponto.

7.4.2 Para a categoria Pro 500, a pontuação será atribuída exclusivamente ao número do kart/equipe, independente do piloto condutor.

- I. Quando realizadas provas no formato Sprint a pontuação será atribuída conforme as TABELA 2 e 3 de pontuação.

TABELA 2 - 1ª PROVA (50 MINUTOS)

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
30	26	25	24	23	22	21	20	19	18
11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
21º	22º	23º	24º	25º	26º	27º	28º	29º	30º
7	6	5	4	3	2	1	1	1	1

NOTA: A partir do 27º colocado, todos os pilotos receberão 01 (um) ponto.

TABELA 3 - 2ª PROVA (30 MINUTOS)

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
20	16	15	14	13	12	11	10	9	8
11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
7	6	5	4	3	2	1	1	1	1

NOTA: A partir do 17º colocado, todos os pilotos receberão 01 (um) ponto.

- II. Quando realizadas provas no formato Endurance, a pontuação será atribuída conforme TABELA 4.

TABELA 4 - ENDURANCE

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
60	53	52	51	50	49	48	47	46	45
11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
44	43	42	41	40	39	38	37	36	35
21º	22º	23º	24º	25º	26º	27º	28º	29º	30º
34	33	32	31	30	29	28	27	26	25
31º	32º	33º	34º	35º	36º	37º	38º	39º	40º
24	23	22	21	20	19	18	17	16	15
41º	42º	43º	44º	45º	46º	47º	48º	49º	50º
14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
51º	52º	53º	54º	55º	56º	57º	58º	59º	60º
4	3	2	1	1	1	1	1	1	1

NOTA: A partir do 54º colocado, todos os pilotos receberão 01 (um) ponto.

7.5 Ponto bônus de frequência:

- 7.5.1** Será atribuído 1 (um) ponto de bonificação por frequência em cada etapa ao piloto, equipe ou kart que cumprir os requisitos mínimos de participação previstos neste Regulamento.
- 7.5.2** O ponto bônus de frequência não será objeto de descarte.
- 7.5.3** Não será concedido ponto bônus de frequência nas seguintes etapas:
- Na 8ª (oitava) etapa do Rotax Max Challenge Brasil – 2026, para as categorias disputadas em 8 (oito) etapas;
 - Na 9ª (nona) etapa da Copa São Paulo de Kart – 2026.

7.6 Resultado da etapa e critério de desempate:

- 7.6.1** O resultado da etapa e a composição do pódio serão definidos pelo somatório dos pontos obtidos nas provas que compuserem a respectiva etapa, por categoria ou subdivisão, após a aplicação de eventuais penalidades.
- 7.6.2** Em caso de empate no somatório de pontos da etapa, o desempate será definido pela melhor colocação obtida na Tomada de Tempos, consideradas eventuais penalidades como troca de motores.

7.7. Descartes obrigatórios:

- 7.7.1** Para efeito de classificação no campeonato, serão aplicados descartes obrigatórios de resultados, conforme o número de etapas e o formato das provas disputadas em cada categoria.

7.7.2 Os descartes obrigatórios serão considerados até a conclusão:

- I. Da 3ª (terceira) etapa, para campeonatos disputados em 3 (três) etapas;
- II. Da 7ª (sétima) etapa, para campeonatos disputados em 8 (oito) etapas;
- III. Da 8ª (oitava) etapa, para campeonatos disputados em 9 (nove) etapas.

7.7.3 As etapas finais (8ª ou 9ª) de cada campeonato não serão passíveis de descarte.

7.7.4 Para campeonatos disputados em 3 (três) etapas, será descartado o pior resultado de uma única prova.

7.7.5 Para categorias que realizam 8 (oito) ou 9 (nove) etapas, serão descartados os 4 (quatro) piores resultados de prova, considerados individualmente.

7.7.6 Para a categoria Pro 500, será obrigatório o descarte de 2 (duas) etapas Sprint ou de 1 (uma) etapa Endurance, prevalecendo o descarte mais favorável ao kart/equipe.

7.7.7 As subdivisões das categorias poderão adotar critérios de descarte distintos entre si, desde que respeitados os parâmetros gerais estabelecidos neste Regulamento e mediante previsão expressa em adendo.

7.8 Classificação final, títulos e troféus:

7.8.1 Serão declarados Campeões da Copa São Paulo de Kart – 2026 e do Rotax Max Challenge Brasil – 2026 os concorrentes que obtiverem o maior número de pontos ao final do campeonato, após a aplicação dos descartes obrigatórios.

7.8.2 Para efeito de classificação final, serão computados:

- I. Os pontos obtidos em todas as etapas disputadas;
- II. Os descartes obrigatórios aplicáveis.

7.8.3 Em caso de empate na classificação final do campeonato, após a aplicação dos descartes obrigatórios, o somatório da Etapa Final (8ª e 9ª) será adotado como critério de desempate.

Parágrafo único: Para as categorias Rotax DD2 e Rotax DD2 Masters, o desempate será definido pelo resultado da última prova da última etapa.

7.8.4 Será concedido o título de Rookie do Ano nas categorias Mirim, Cadete, Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max e F4 Júnior, desde que o piloto esteja em seu primeiro ano de licença desportiva.

7.8.5 Serão outorgados troféus de etapa aos concorrentes classificados, por categoria e subdivisão, nas seguintes posições:

- I. Do 1º ao 5º lugar:
 - a) Categorias Rotax Max Challenge – 2026 (excetuadas as classificações Rookie);
 - b) Mirim; (excetuadas as classificações Rookie);
 - c) Cadete; (excetuadas as classificações Rookie);
 - d) Fórmula 4 Júnior (excetuadas as classificações Rookie);
 - e) Fórmula 4 Geral;



- f) Shifter Kart Geral;
- g) Pro 500 Geral.
- II. Do 1º ao 3º lugar:
 - a) Fórmula 4 Light;
 - b) Fórmula 4 Sênior;
 - c) Fórmula 4 Sênior 60+;
 - d) Shifter Kart Sênior;
 - e) Shifter Kart Grand Super Sênior;
 - f) Pro 500 Light;
 - g) Pro 500 Sênior;
 - h) Pro 500 Sênior 60+.

III. Medalha ao 1º lugar para categorias Rookie.

7.8.6 Ao final do campeonato, serão entregues os troféus de Campeão e Vice-Campeão, bem como os troféus de Rookie do Ano, quando aplicável, em evento específico, a ser realizado em local, data e condições a serem oportunamente divulgados pela Organização por meio de Comunicado Oficial.

7.8.7 A não apresentação do piloto ao pódio, devidamente paramentado com o macacão de competição fechado, sem prévia justificativa formal aceita pela organização, acarretará ao infrator uma das seguintes penalidades, a critério da organização ou dos Comissários Desportivos:

- I. Multa de 01 (uma) UP; ou
- II. Perda de 03 (três) posições no grid de largada da próxima prova em que o piloto tomar parte.

Parágrafo primeiro: O comparecimento ao pódio em desacordo com o disposto neste artigo equipara-se à ausência injustificada, para fins de aplicação das penalidades.

Parágrafo segundo: A dispensa do comparecimento ao pódio somente será admitida mediante autorização previa e expressa da organização, solicitada por escrito e devidamente justificada por motivo de força maior.

7.9 Desclassificação e efeitos:

7.9.1 O piloto, equipe ou kart desclassificado de prova ou etapa, por qualquer motivo, não fará jus à pontuação ou premiação relativas ao respectivo resultado.

7.9.2 Provas ou etapas das quais tenha ocorrido desclassificação não poderão ser utilizadas para efeito de descarte.

ART. 8 - SENSORES (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

8.1 Os pilotos que utilizarem sensor próprio são integralmente responsáveis por mantê-lo

carregado, fixado corretamente e em pleno funcionamento durante toda a etapa.

8.2 A organização poderá disponibilizar sensores para locação aos pilotos ou equipes que não possuem sensores próprio, conforme condições, valores e disponibilidade definidos para cada etapa. Em caso de perda, extravio ou dano ao sensor de cronometragem fornecido pela organização, será cobrado o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) por unidade, independente de outras sanções cabíveis.

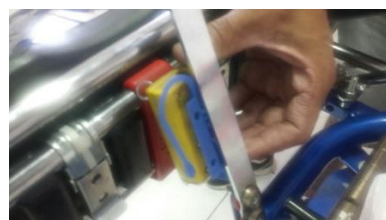
8.3 Em caso de mau funcionamento do sensor durante os treinos, o piloto poderá ser chamado aos boxes para reparos do problema ou para substituição do sensor próprio por um sensor fornecido pela organização.

Parágrafo único: A substituição do sensor poderá acarretar Time-Penalty de até 5 (cinco) minutos a ser aplicado no treino seguinte da mesma etapa ou, quando aplicável, na etapa subsequente, a critério da organização.

8.4 Caso a falha do sensor ocorrera durante a Tomada de Tempos ou provas, o registro das voltas do piloto ou equipe poderá ser prejudicado, não cabendo qualquer responsabilidade ou compensação à organização.

8.5 Com base em testes e experiências realizadas, foi definida a posição que proporciona o melhor nível de identificação do sensor nas faixas de cronometragem da pista. Assim, é obrigatória a instalação do sensor:

- 8.5.1** Em posição vertical;
- 8.5.2** Utilizando o suporte padrão azul;
- 8.5.3** Fixado na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata);
- 8.5.4** Com a placa de fechamento do sensor voltada para baixo e o grampo de retenção voltado para cima;



8.6 A instalação do sensor em posição diversa da especificada neste artigo poderá resultar em falha de leitura, sendo o piloto ou equipe integralmente responsáveis pelas consequências esportivas, inclusive perda de tempos, voltas ou posições.

ART. 9º – TREINOS (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

9.1 Para cada categoria haverá sessões de treinos livres e/ou cronometrados, conforme programação divulgada no Regulamento Particular da Prova (RPP).

9.2 Somente poderão participar dos treinos oficiais os karts regularmente inscritos na respectiva etapa.

Parágrafo único: Poderão participar dos treinos oficiais pilotos testes, desde que convidados a conduzir karts já inscritos, em substituição temporária a pilotos que não possam treinar na semana da etapa, a critério da organização.

9.3 O piloto somente poderá participar de treinos de uma categoria para a qual esteja regularmente enquadrado técnica e desportivamente, sendo vedado:

9.3.1 Equipamento em conformidade com o regulamento da categoria;

9.3.2 Licença desportiva compatível;

9.3.3 Enquadramento etário e técnico aplicável.

Parágrafo primeiro: O infrator será retirado imediatamente da pista e multado em 01 (uma) UP.

Parágrafo explicativo: Exemplo prático.

Piloto Cadete não poderá treinar na categoria Max;

Kart da categoria Max não poderá treinar em sessão da categoria Shifter.

9.4 A participação em treinos é exclusiva para o conjunto kart/piloto inscrito, sendo proibida a utilização de outro kart, ainda que inscrito na prova.

9.4.1 A infração a este item acarretará:

III. Perda da melhor volta na Tomada de Tempos do conjunto infrator;

IV. Multa de 01 (uma) UP.

Parágrafo Único: Em caso de reincidência, o conjunto piloto/kart poderá ser excluído do evento, sem direito a recurso.

9.5 Nenhum piloto poderá retomar atividades de treino no kartódromo enquanto não quitar multas aplicadas em decorrência de infrações anteriores.

9.6 Velocidade nos boxes: É obrigatória a circulação em velocidade reduzida.

9.6.1 Primeira infração: advertência;

9.6.2 Segunda infração: exclusão do treino e multa de 01 (uma) UP.

9.6.3 Reincidências: exclusão do treino e multa dobrada.

9.7 Pesagem durante os treinos (quando aplicável):

9.7.1 Primeira infração por peso inferior ao regulamentar em mais de 1kg: advertência;

9.7.2 Segunda ou demais infrações: Time-Penalty de 5 (cinco) minutos no treino seguinte.

Parágrafo único: Aplicável somente às categorias dotadas de embreagem acionada ou centrífuga.

ART. 10 - BRIEFING

10.1 É obrigatória a presença do piloto e/ou chefe de equipe no Briefing com o Diretor de Prova, conforme horário e local definidos no Regulamento Particular da Prova (RPP).

10.2 O atraso ou ausência injustificada ao Briefing acarretará a perda da melhor volta na Tomada de Tempos, sem prejuízo de outras penalidades previstas neste Regulamento, no RNK ou no CDA.

10.3 Caso o piloto esteja inscrito em mais de uma categoria na mesma etapa, poderá ser dispensado de participar de mais de um Briefing, a critério da organização ou da Direção de Provas.

ART. 11º – TOMADA DE TEMPOS

11.1 A Tomada de Tempos será realizada conforme o Código Desportivo do Automobilismo (CDA), o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2026 e o Regulamento Particular da Prova – RPP.

11.1.1 A Tomada de Tempos é exclusiva para pilotos regularmente inscritos e autorizados, sendo vedada a substituição ou modificação de pilotos após o seu início, salvo autorização expressa dos Comissários Desportivos, por motivo de segurança.

11.1.2 Excepcionalmente, a participação de piloto que não tenha realizado treinos livres, ficará a critério dos Comissários Desportivos, por questão de segurança.

11.1.3 Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto, e assim sucessivamente.

11.1.4 Durante a Tomada de Tempos, somente terão acesso à pista os pilotos da categoria e 01 (um) auxiliar devidamente credenciado, observando as áreas permitidas pela organização

11.1.5 É proibida a permanência de pessoas, ferramentas, ou equipamentos não autorizados na pista ou nas áreas de escape durante a Tomadas de Tempos, devendo os demais membros de equipe permanecer na área de boxes, sob pena de exclusão do piloto vinculado ao infrator.

11.1.6 Em caso de parada por avaria mecânica, o kart deverá ser retirado da pista para local

seguro, permanecendo o piloto junto ao equipamento, sendo vedada a realização de reparos ou o retorno à pista durante a Tomada de Tempos.

- 11.1.7** Entre o abastecimento e o início da Tomada de Tempos, qualquer intervenção no kart, incluindo reparos, substituição de pneus ou rodas, somente poderá ser realizada mediante autorização do Comissário Técnico, exclusivamente na área do Parque de Manutenção.
- 11.1.8** Encerrada a Tomada de Tempos, o piloto deverá dirigir-se imediatamente à balança ou ao local indicado no briefing, permanecendo todo o equipamento em regime de Parque Fechado até sua liberação pelo Comissário Técnico, sendo vedado o retorno à pista.
- 11.1.9** O abandono do Parque Fechado ou qualquer intervenção no kart sem autorização do Comissário Técnico, inclusive sua movimentação ou conferência de calibragem, acarretará a desclassificação do piloto.
- 11.1.10** Durante este período, os Comissários Técnicos poderão submeter qualquer kart à vistoria, a seu critério.
- 11.1.11** A ordem de saída dos karts para a Tomada de Tempos das categorias Mirim, Cadete, Rotax Micro Max e Rotax Mini Max observará os seguintes critérios:
- I.** Na 1ª (primeira) etapa, a ordem de saída será definida com base no resultado do último treino realizado pela categoria, cabendo a organização alocar os pilotos que não tenham participado do referido treino.
 - II.** A partir da 2ª (segunda) etapa, a ordem de saída será definida com base na classificação do campeonato até o momento.
 - III.** As categorias Mirim e Cadete realizarão a Tomada de Tempos conjuntamente, com liberação dos karts iniciando pela Cadete, seguida da Mirim;
 - IV.** As categorias Rotax Micro Max e Rotax Mini Max realizarão a Tomada de Tempos conjuntamente, com liberação dos karts iniciando pela Rotax Mini Max, seguida da Rotax Micro Max;
- 11.1.12** Havendo mais de 24 (vinte e quatro) pilotos inscritos, consideradas as subdivisões, em uma mesma categoria, poderão ser realizadas duas Tomadas de Tempos, divididas em Grupo 1 e Grupo 2.
- I.** A composição dos grupos será definida com base no último treino cronometrado da categoria, ficando a mais rápida no Grupo 1 e os demais do Grupo 2, cabendo a organização alocar os pilotos que não tenham participado do referido treino.
 - II.** Excepcionalmente, em condições climáticas ou de pista que prejudiquem de forma evidente um dos grupos da Tomada de Tempos, caberá ao Diretor de Prova, ouvido o Colégio de Comissários Desportivos, determinar a intercalação do grid de largada, visando à equidade desportiva.

ART. 12º – FORMATO DAS PROVAS (CATEGORIAS EM GERAL)

NOTA: Este artigo não se aplica à categoria PRO 500, que observará regulamento específico a partir do Art. 13º.

12.1 A duração das provas por categoria será conforme a tabela abaixo:

CATEGORIAS	QUANT. DE PROVAS	KM	TEMPO
Mirim, Cadete, Rotax Micro Max e Rotax Mini Max	2	15	15 min.
3ª e 7ª Etapa: Mirim, Cadete, Rotax Micro Max e Rotax Mini Max	3	10	10 min.
Rotax Júnior Max e Fórmula 4 Júnior	2	17	17 min.
3ª e 7ª Etapa: Rotax Júnior Max e Fórmula 4 Júnior	3	12	12 min.
Rotax Max, Rotax Max Masters, Rotax Max Super Sênior, Rotax DD2, Rotax DD2 Masters, Fórmula 4 e Shifter Kart	2	20	20 min.

Parágrafo único: A quilometragem será convertida em número de voltas, conforme o comprimento do traçado definido no RPP, utilizado em cada etapa/prova/bateria.

12.2 Formação dos grids de largada:

12.2.1 O grid da Prova 1 será formado pelo resultado da Tomada de Tempos, consideradas eventuais penalidades;

12.2.2 O grid da Prova 2 será formado pelo resultado da Prova 1, consideradas eventuais penalidades;

12.2.3 O grid da Prova 3, quando aplicável, será formado pelo resultado da Prova 2, consideradas eventuais penalidades.

12.3 Agrupamento de categorias (corridas conjuntas)

12.3.1 A critério da Organização, as categorias poderão correr em conjunto, inclusive nos treinos cronometrados, desde que respeitado o limite máximo de pilotos permitido para a pista.

12.3.2 Nessa hipótese, o grid de largada será formado com base na Tomada de Tempos, independentemente da categoria.

12.3.3 Ainda que corram em conjunto, poderão ser realizadas classificações e pódios distintos.

12.3.4 Poderão correr em conjunto, entre outras combinações definidas pela Organização:

- I. Mirim e Cadete;
- II. Rotax Micro Max e Rotax Mini Max;
- III. Rotax Max Masters e Rotax Max Super Sênior;
- IV. Rotax DD2 e Rotax DD2 Masters;

12.3.5 A categoria Shifter Kart poderá largar separadamente se houver mais de 15 (quinze)

pilotos inscritos e com a concordância da organização.

12.4 Provas classificatórias:

12.4.1 Havendo mais de 36 (trinta e seis) pilotos inscritos em uma mesma categoria, a organização poderá, a seu critério, realizar provas classificatórias, divididas em Grupo 1 e Grupo 2, por motivos de segurança.

12.4.2 As provas classificatórias terão duração correspondente a 70% (setenta por cento) do tempo previsto para a categoria, participando cada piloto conforme sua classificação na Tomada de Tempos de seu respectivo grupo.

12.4.3 O resultado das provas classificatórias definirá os 36 (trinta e seis) pilotos classificados para a prova final, sendo 18 (dezoito) de cada grupo.

12.4.4 O piloto vencedor da prova classificatória que obtiver a volta mais rápida entre os dois grupos será o pole-position, ocupando a primeira posição no grid da prova final, com os demais pilotos do seu grupo ocupando as posições ímpares, e os pilotos do outro grupo as posições pares.

12.4.5 Em caso de empate na volta mais rápida entre os vencedores das provas classificatórias, será considerada a segunda melhor volta, e assim sucessivamente.

ART. 13º – FORMATO DA PROVA DA PRO 500

13.1 Da composição das Equipes:

13.1.1 O campeonato será disputado por equipes, sendo considerada equipe o kart identificado por seu número, independentemente do piloto que conduza em cada momento da prova.

13.1.2 As equipes serão formadas por pilotos conforme disposto no Artigo 6.6 deste Regulamento, observando-se a seguinte composição máxima, de acordo com o formato da etapa:

I. Etapas Sprint: até 02 (dois) pilotos por kart.

II. Etapas Endurance: até 04 (quatro) pilotos por kart.

13.1.3 A categoria à qual o kart será vinculado, para fins de classificação, pontuação e pódio na Pro 500, será determinada pelo piloto de maior graduação inscrito na equipe, observando-se a seguinte hierarquia:

Pro 500 Geral → Pro 500 Sênior → Pro 500 Sênior 60+ → Pro 500 Light

Parágrafo único: O enquadramento definido neste artigo permanecerá válido durante toda a etapa, independentemente de qual piloto esteja conduzindo o kart em cada momento da prova.

13.1.4 Dois pilotos que se inscreverem, em qualquer momento do campeonato, como integrantes de uma mesma equipe sob determinado número de kart, permanecerão vinculados entre si para efeitos de penalidades e descartes, ainda que:

I. Alterem o número do kart;

II. Passem a competir juntos em outra equipe; ou

III. Passem a competir separadamente com outros pilotos.

Parágrafo primeiro: A desclassificação técnica de uma equipe implicará a impossibilidade de descarte do resultado correspondente para todos os pilotos vinculados àquela equipe, ainda que haja alteração posterior de número ou composição.

Parágrafo Explicativo: Exemplo: se os pilotos "A" e "B", competindo juntos, forem desclassificados em uma etapa, ambos carregarão essa desclassificação para fins de descarte, mesmo que posteriormente compitam com outros parceiros ou sob outro número.

13.1.5 No caso de penalização desportiva de caráter disciplinar, tais como desclassificação por bandeira preta decorrente de atitude antidesportiva ou por ocorrência disciplinar em Parque Fechado (ou situação equivalente), apenas o piloto causador da infração carregará a penalidade de desclassificação e a consequente impossibilidade de descarte.

Parágrafo único: O(s) outro(s) piloto(s) da equipe não será(ão) automaticamente responsabilizado(s), salvo se comprovada corresponsabilidade, nos termos do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

13.2 Tomada de Tempos:

13.2.1 Será realizada em sessão única, conforme duração e programação definidas no Regulamento Particular da Prova (RPP).

13.2.2 Somente 1 (um) piloto por equipe poderá realizar a Tomada de Tempos.

13.2.3 O grid de largada da prova será formado com base no resultado da Tomada de Tempos, observando eventuais penalidades aplicadas antes da largada.

13.3 Formatos da Provas:

13.3.1 O campeonato será disputado em etapas Sprint e etapas Endurance, conforme definido no calendário oficial da Copa São Paulo de Kart – 2026.

13.3.2 Etapas Sprint:

- I. Para todos os efeitos esportivos, técnicos e de pontuação, as etapas Sprint da categoria Pro 500 serão compostas por duas partes distintas, ambas pontuáveis, cujo resultado final da etapa será definido pelo somatório dos pontos obtidos em cada uma das partes, não sendo estas caracterizadas como provas independentes para fins de calendário ou descartes.
- II. Duração total da prova: 1h20min (uma hora e vinte minutos);
- III. Cada equipe deverá realizar, obrigatoriamente, 01 (uma) volta com o tempo mínimo de 5 (cinco) minutos, oficializada pela cronometragem;
- IV. A volta obrigatória deverá ser iniciada até 40 (quarenta) minutos de prova, após o qual os boxes serão considerados fechados para este fim;
- V. Caberá a cada equipe decidir a ordem e o momento de realização da parada

obrigatória, respeitando o tempo limite estabelecido.

- VI. Ao atingir 50 (cinquenta) minutos de prova, será encerrada a 1ª parte, mediante apresentação de bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e aos demais pilotos, os quais deverão parar os karts antes da linha de chegada, para fins de reorganização do grid.
- VII. O grid de largada da 2ª parte da prova será formado com base no resultado final obtido ao término dos primeiros 50 (cinquenta) minutos.
- VIII. Após a formação do grid, será realizada a relargada em fila indiana, com 1 (uma) volta de apresentação, respeitando-se o limite de velocidade imposto pelo kart líder e a faixa central de rolamento.
- IX. O tempo despendido para a montagem e organização do grid entre a 1ª e a 2ª partes da prova não será descontado da duração total da prova, fixada em 1h20min (uma hora e vinte minutos).
- X. Os karts que, no momento do encerramento da 1ª parte da prova, estiverem em desvantagem de voltas terão suas voltas equalizadas para a 2ª parte da prova, mantendo-se exclusivamente as posições relativas obtidas ao final dos 50 (cinquenta) minutos).

13.3.3 Etapas Endurance:

- I. Serão realizadas na 4ª (quarta) e 8ª (oitava) etapas do campeonato;
- II. Duração total da prova: 3h00 (três horas);
- III. Cada equipe deverá realizar, obrigatoriamente; 02 (duas) voltas com o tempo mínimo de 5 (cinco) minutos e 01 (uma) volta com o tempo mínimo de 15 minutos,
- IV. A volta obrigatória deverá ser iniciada até 2h40min (duas horas e quarenta minutos) de prova, após o qual os boxes serão considerados fechados para este fim;
- V. Caberá a cada equipe decidir a ordem e o momento de realização da parada obrigatória, respeitando o tempo limite estabelecido.

13.4 Regras gerais sobre paradas obrigatórias:

- 13.4.1** Não será considerada válida qualquer volta obrigatória cumprida durante período de bandeira vermelha.
- 13.4.2** Caso uma equipe esteja dentro da área de boxes no momento da apresentação da bandeira vermelha, o tempo da parada será interrompido, sendo computado apenas o tempo decorrido até a passagem do líder pela linha de chegada na volta imediatamente anterior à paralisação.
- 13.4.3** O tempo restante da parada poderá ser cumprido após a relargada da prova, quando aplicável.
- 13.4.4** Nas etapas Endurance, a equipe é responsável por informar a Direção de Prova caso

identifique erro no cumprimento do tempo da volta obrigatória de 15 (quinze) minutos.

13.5 Penalizações por descumprimento das paradas obrigatórias:

13.5.1 O não cumprimento integral de qualquer volta obrigatória acarretará Time Penalty correspondente ao dobro do tempo faltante, a ser acrescido ao resultado final da equipe.

Parágrafo explicativo: Exemplo de aplicação de Time Penalty:

Tempo mínimo exigido: 5min00s;

Tempo cumprido: 4min33s;

Tempo faltante: 27 segundos;

Time Penalty aplicado: $27s \times 2 = 54$ (cinquenta e quatro) segundos acrescidos ao tempo final.

13.5.2 Caso uma volta com parada obrigatória não seja iniciada até o limite regulamentar estabelecido para a prova, serão aplicadas ao resultado final da equipe as seguintes penalidades:

I. Volta obrigatória de 5 (cinco) minutos realizada após o limite regulamentar: desconto de 3 (três) voltas;

II. Volta obrigatória de 15 (quinze) minutos realizada após o limite regulamentar: desconto de 7 (sete) voltas.

13.5.3 Caso a equipe deixe de realizar qualquer uma das voltas com parada obrigatória, independentemente do tempo de parada, esta será desclassificada da prova.

13.5.4 Nas etapas Endurance, se ao final da prova for verificado que a equipe não cumpriu integralmente o tempo mínimo total de paradas obrigatórias previsto para a etapa, será acrescido ao tempo final da equipe o dobro do tempo que faltar para o cumprimento desse tempo mínimo.

Parágrafo explicativo: Exemplo de aplicação de Time Penalty – *Etapa Endurance*:

Tempo mínimo total de paradas obrigatórias exigido na prova: 25 minutos (duas voltas de 5 minutos + uma volta de 15 minutos).

Tempo total efetivamente cumprido pela equipe: 24min40s.

Tempo faltante: 20 (vinte) segundos.

Time Penalty aplicado: 40 (quarenta) segundos acrescidos ao tempo final.

13.6 Bandeira Vermelha (Interrupção da prova):

13.6.1 Os procedimentos relativos a Bandeira Vermelha seguirão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), complementados pelas orientações do briefing e pelo Regulamento Particular da Prova (RPP).

13.6.2 Em caso de interrupção da prova por Bandeira Vermelha, a decisão quanto à relargada ou ao encerramento da prova caberá exclusivamente ao Diretor de Prova, ouvido o

Colégio de Comissários Desportivos, nos termos do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

13.6.3 Durante a Bandeira Vermelha, todos os karts permanecerão em regime de Parque Fechado, sendo vedada qualquer intervenção, salvo autorização expressa dos Comissários Desportivos por motivo de segurança.

13.6.4 Prova não reiniciada: Caso a prova seja interrompida, por Bandeira Vermelha e não seja reiniciada, e haja paradas obrigatórias iniciadas e não concluídas o tempo faltante será convertido da seguinte forma:

- I. O tempo faltante será convertido em segundos;
- II. Esse tempo será dividido pelo tempo da volta mais rápida da prova, arredondando para o segundo inteiro superior;
- III. A parte inteira do resultado será convertida em voltas descontadas;
- IV. A parte fracionada será reconvertida em segundos acrescentados ao tempo final, reposicionando a equipe entre aquelas com o mesmo número de voltas.

Parágrafo explicativo: Exemplo *prático*.

Tempo faltante: 2min35s (155s)

Volta mais rápida: 50,3s → divisor = 51s

$155 \div 51 = 3$ voltas e 2 segundos

Penalidade aplicada: -3 voltas + 2s no tempo final

13.6.5 As equipes que não tiverem iniciado qualquer parada obrigatória até o momento da interrupção da prova por Bandeira Vermelha, e cuja prova não seja reiniciada, serão penalizadas pela não realização da(s) parada(s) obrigatória(s), conforme o tipo de parada obrigatória não cumprida:

- I. Parada obrigatória com tempo mínimo de 5 (cinco) minutos não cumprida: desconto de 12 (doze) voltas;
- II. Parada obrigatória com tempo mínimo de 15 (quinze) minutos não cumprida: desconto de 30 (trinta) voltas;
- III. A penalização prevista neste item será aplicada independentemente do motivo da interrupção, desde que a parada obrigatória não tenha sido iniciada até o acionamento da Bandeira Vermelha.

13.7 Reinício de prova

13.7.1 Constatadas condições de segurança, o Diretor de Prova determinará a apresentação da placa “10 MINUTOS”, iniciando os procedimentos de relargada.

13.7.2 Com 5 (cinco) minutos restantes, será apresentada a placa “5 MINUTOS”, momento em que todos os pilotos deverão estar instalados nos karts.

13.7.3 Em caso de declaração de Corrida em Pista Molhada durante a interrupção, a troca de

pneus, quando autorizada, deverá ocorrer entre as placas de 10 e 5 minutos.

Parágrafo único: O descumprimento dos artigos 13.7.1, 13.7.2 e 13.7.3 poderão acarretar Time Penalty de 10 (dez) segundos após a relargada.

13.7.4 A relargada será realizada em regime de Safety Kart Virtual (SKV), sendo autorizada a retomada da velocidade somente mediante Bandeira Verde ou Sinal Verde.

13.8 Neutralização da Prova – Safety Kart Virtual (SKV)

13.8.1 A neutralização poderá ser feita através do sistema Safety Kart Virtual – SKV, seguindo obrigatoriamente os seguintes procedimentos.

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

13.8.3 Apresentação da placa SKV no PSDP, acompanhada do número do kart líder no momento, o qual deverá controlar o ritmo do pelotão;

13.8.4 Bandeiras amarelas em todos os postos e acionamento dos faróis amarelos nas posições disponíveis;

13.8.5 Todos os pilotos deverão reduzir imediatamente a velocidade, tendo em vista que a neutralização será aplicada em situações que envolvem risco à segurança. O kart líder deverá trafegar com velocidade mínima e com uma das mãos erguidas, aguardando a formação da fila indiana. Os demais pilotos devem reduzir a velocidade para níveis equivalentes a 50% até se juntarem ao pelotão.

Parágrafo único: A formação correta da fila indiana e a manutenção do ritmo são de responsabilidade do kart líder. O não cumprimento poderá acarretar penalização de Time Penalty de 10 segundos, a critério dos Comissários Desportivos e da Direção de Prova.

13.8.6 Todos os pilotos deverão manter suas posições de pista no momento da neutralização e formar uma fila indiana:

- I. As distâncias entre os karts serão anuladas;
- II. Voltas de atraso não poderão ser recuperadas, salvo autorização expressa do Diretor de Prova ou Comissários;
- III. Ultrapassagens são proibidas. Infrações a este item serão punidas com Time Penalty entre 30 segundos e 2 minutos. Caso a prova termine sob regime de SKV, o tempo será somado ao resultado final do kart infrator;
- IV. Manobras perigosas, movimentos erráticos ou excessivamente lentos serão analisados pelos Comissários, podendo resultar em penalizações;
- V. Karts que necessitem entrar nos boxes durante o período de neutralização, seja para reparo ou abastecimento, deverão obedecer aos procedimentos normais de box. A parada, no entanto, não será computada como parada obrigatória. Após os procedimentos, o kart deverá posicionar-se no final do pit lane e aguardar autorização do

Comissário para retornar ao final do pelotão. Havendo mais de um kart na fila de espera, a ordem de retorno seguirá a ordem de chegada ao box;

VI. Karts que já tiverem iniciado parada obrigatória antes da entrada do regime de SKV poderão completá-la normalmente, devendo aguardar ao final do pit lane a liberação para reintegração ao pelotão;

VII. A Direção de Prova anunciará com antecedência de uma volta o encerramento do regime de neutralização. O kart líder só poderá retomar velocidade após a exibição da bandeira verde ou ativação do sinal verde no PSDP. A partir desse momento, ultrapassagens estarão novamente autorizadas e o período de neutralização considerado encerrado.

13.9 Penalidades disciplinares específicas:

13.9.1 O descumprimento de qualquer sinalização ou ordem de parada nos boxes acarretará a exclusão imediata do kart/equipe, a critério dos Comissários Desportivos, nos termos do Regulamento Nacional de Kart (RNK) e do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

13.9.2 Sempre que uma equipe cumprir penalidade no local determinado pela Direção de Prova, deverá fechar a volta na linha de largada/chegada, sendo terminantemente proibida a entrada nos boxes na volta da punição, sob pena de desclassificação.

13.9.3 Os Time-Penalties aplicáveis à categoria Pro 500 serão os mesmos, independentemente do formato da prova (Sprint ou Endurance).

I. O Time Penalty deverá ser cumprido em local determinado pela Direção de Prova, em pista, conforme procedimentos definidos no Regulamento Particular da Prova (RPP) ou em briefing.

II. Sempre que possível, os Time-Penalties deverão ser cumpridos durante a prova, no momento indicado pela Direção de Prova ou pelos Comissários Desportivos.

III. Nos casos em que a penalidade for aplicada ao final da prova, ou quando não for possível seu cumprimento em pista, o respectivo tempo será acrescido ao resultado final da equipe.

13.9.4 As penalidades aplicadas em tempo serão consideradas para efeito de classificação, pontuação e pódio, após a devida consolidação dos resultados.

13.9.5 Lastro de Sucesso: O campeão da etapa da Pro 500 Geral deverá competir com 05 kg (cinco quilogramas) de lastro adicional na etapa Sprint subsequente.

I. Caso a etapa subsequente seja disputada no formato Endurance, o lastro não será aplicado, devendo ser utilizado na próxima etapa Sprint em que o piloto estiver inscrito;

II. O lastro de sucesso será aplicado exclusivamente nas etapas Sprint, não sendo exigido em etapas Endurance.

ART. 14 – MANUTENÇÃO E PROCEDIMENTOS GERAIS

- 14.1** Na constatação de avaria técnica durante qualquer atividade de pista, a Direção de Prova poderá sinalizar o piloto por meio de bandeira preta com círculo laranja, devendo o piloto cumprir imediatamente as determinações abaixo, independentemente da apresentação da bandeira.
- 14.2 Treinos:** O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirar o kart da pista e posicioná-lo em local seguro, para que seja removido ao final da atividade, conforme orientação da Direção de Prova.
- 14.3 Tomada de Tempos:** O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado para os procedimentos obrigatórios de pesagem e vistoria. Caso não consiga fazê-lo, o kart deverá ser retirado da pista e colocado em local seguro, sendo removido somente ao final da atividade, sem qualquer intervenção técnica por parte da equipe.
- 14.4 Provas:** O piloto deverá conduzir o kart, exclusivamente por seus próprios meios e sem qualquer tipo de auxílio externo, ao Parque de Manutenção. Será permitida a realização de reparos apenas nesse local, não sendo autorizada a troca de chassi ou motor, salvo autorização expressa do Comissário Técnico.
- 14.5** Caso o piloto consiga sanar a avaria em pista de forma segura, sem auxílio externo, poderá prosseguir na prova, sendo expressamente proibido, sob qualquer pretexto, o reposicionamento do painel dianteiro (bico).
- 14.6** Não sendo possível sanar a avaria, o kart deverá ser retirado da pista e colocado em local seguro, permanecendo imobilizado até o término da atividade, sendo vedada qualquer intervenção por parte da equipe.
- 14.7** É proibida qualquer manutenção:
- 14.7.1** Durante a Tomada de Tempos;
 - 14.7.2** No grid de largada;
 - 14.7.3** Em regime de Parque Fechado;
 - 14.7.4** Após o abastecimento, salvo autorização do Comissário Técnico.
- 14.8** Cada piloto poderá ingressar no Parque Fechado, para Tomada de Tempos e Provas, com apenas 01 (um) chassi e 01 (um) motor, sendo vedada a troca após o ingresso, salvo autorização expressa do Comissário Técnico.

14.9 Manutenção em pista e procedimentos de retorno à prova categoria PRO 500:

- 14.9.1** Será permitida a entrada de até 02 (dois) mecânicos na pista exclusivamente para a realização de reparos emergenciais em kart que, por motivo de quebra ou avaria mecânica, não tenha condições de retornar aos boxes por meios próprios, desde que expressamente autorizados pelos Comissários Desportivos ou pela Direção de Prova.
- 14.9.2** Antes do início de qualquer intervenção, o kart deverá ser reposicionado em local seguro, fora da faixa de rolagem, distante das áreas de risco e de acordo com as orientações da Direção de Prova ou dos fiscais de pista.
- 14.9.3** Em nenhuma hipótese será permitida a entrada na pista de carrinho ou qualquer outro equipamento de transporte, para remoção, deslocamento ou auxílio ao kart por parte da equipe.
- 14.9.4** Após a conclusão do reparo realizado em pista, o kart deverá ser obrigatoriamente direcionado aos boxes, de onde somente poderá retornar à prova após o cumprimento de parada mínima de 06 (seis) minutos.
- 14.9.5** A parada realizada nos boxes após manutenção em pista poderá ser computada para fins de cumprimento da parada obrigatória, desde que:
- I. O tempo mínimo regulamentar seja integralmente respeitado; e
 - II. A equipe ainda não tenha realizado a respectiva parada obrigatória prevista para a prova.
- 14.9.6** A realização de manutenção em pista não exime a equipe do cumprimento das demais obrigações regulamentares, inclusive quanto às paradas obrigatórias, tempos mínimos, procedimentos de segurança e penalidades aplicáveis.
- 14.10** O descumprimento das disposições deste artigo acarretará penalidades previstas no Regulamento Nacional de Kart (RNK), no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e neste Regulamento, podendo resultar em exclusão do evento.

ART. 15 – AUXILIARES E ACESSO A PISTA

- 15.1** Durante a Tomada de Tempos e as Provas, somente será permitida a presença na pista de:
- 15.1.1** Autoridades desportivas credenciadas;
 - 15.1.2** Oficiais de prova;
 - 15.1.3** Até 01 (um) auxiliar por kart, devidamente credenciado e identificado por jaleco, pulseira ou credencial fornecida pela Organização, para a categoria Pro 500 deverá ser observado o disposto no Art. 14.09.

- 15.2** Os auxiliares deverão permanecer exclusivamente nas áreas demarcadas pela Organização, sendo vedada sua permanência na beira da pista ou em locais que possam interferir na Direção de Prova ou nos concorrentes.
- 15.3** A sinalização aos pilotos, quando necessária, deverá ser realizada exclusivamente a partir da área de boxes.
- 15.4** Os auxiliares devidamente identificados estão obrigados a auxiliar qualquer piloto ou kart que necessite de ajuda em situação de risco, independentemente da equipe a que pertençam.
- 15.5** O piloto é integralmente responsável pelas atitudes de seus auxiliares, respondendo por eventuais infrações disciplinares, desportivas ou pecuniárias decorrentes de sua conduta.

ART. 16 - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA

- 16.1** Para ser classificado em uma prova, o concorrente deverá completar, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) das voltas realizadas pelo vencedor da respectiva prova.
- 16.2** Quando o cálculo de 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas resultar em valor não inteiro, será adotado, para efeito de classificação, o número inteiro imediatamente inferior.

Parágrafo Explicativo: 75% de 16,8 voltas = 12,6 → 12 voltas

- 16.3** Em caso de interrupção antecipada da prova por Bandeira Vermelha, observar-se-á o seguinte:
- 16.3.1** Caso a interrupção ocorra após a realização de mais de 75% (setenta e cinco por cento) da distância programada da prova, esta será considerada encerrada, sendo adotadas as classificações da última volta completa anterior à paralisação.
- 16.3.2** Caso a interrupção ocorra com menos de 75% (setenta e cinco por cento) da distância programada da prova, a prova deverá ser reiniciada, sendo o grid de largada formado com base nas posições dos concorrentes na volta completa anterior à paralisação, salvo decisão em contrário dos Comissários Desportivos por motivo de segurança.
- 16.3.3** Se, por qualquer motivo, a prova não puder ser reiniciada, aplicar-se-ão os seguintes critérios:
- I.** Se tiverem sido completadas no mínimo 02 (duas) voltas completas, e a distância total for inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do previsto, a prova será considerada encerrada, sendo atribuída metade da pontuação prevista aos concorrentes classificados;



- II. Farão jus à pontuação apenas os concorrentes que tiverem completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas efetivamente realizadas pelo vencedor da prova;
- III. Caso tenham sido completadas menos de 02 (duas) voltas completas, a prova será considerada cancelada, não havendo atribuição de pontos.

- 16.4** Para fazer jus à classificação e à pontuação, o concorrente deverá, obrigatoriamente, conduzir seu equipamento até a área de Parque Fechado, imediatamente após o término ou encerramento da prova, para fins de verificação técnica.
- 16.5** A saída do Parque Fechado somente será permitida mediante autorização expressa do Comissário Técnico Chefe.
- 16.6** O descumprimento do disposto neste artigo acarretará a desclassificação do concorrente, independentemente de sua posição de chegada.

ART. 17 – INDUMENTÁRIA

- 17.1** A indumentária dos pilotos da Copa São Paulo de Kart – 2026 deverá atender integralmente ao disposto no Art. 9 do Regulamento Nacional de Kart (RNK) 2026, sendo obrigatória em todas as atividades de pista, incluindo Treinos, Tomada de Tempos e Provas.
- 17.2** O protetor de pescoço é obrigatório para as categorias Mirim, Cadete, Rotax Micro Max e Rotax Mini Max, sendo recomendado para as demais.
- 17.3** Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão utilizar balaclava, mantendo os cabelos devidamente presos.
- 17.4** A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria no horário previsto na programação ou sempre que solicitada por um Oficial de Prova.
- 17.5** A utilização de indumentária irregular ou incompleta sujeitará o piloto às penalidades previstas no RNK e no CDA, podendo inclusive impedir sua participação em atividades de pista.
- 17.6** É proibida a utilização de câmeras ou quaisquer dispositivos acoplados ao capacete ou ao corpo do piloto, salvo autorização expressa da Organização.
- 17.7** A responsabilidade pelo uso correto da indumentária é exclusiva do piloto, ou de seus



responsáveis legais, no caso de menores.

ART. 18 - LARGADA DA PROVA

18.1 A largada das provas será realizada conforme o Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e Regulamento Nacional de Kart (RNK), e o Regulamento Particular da Prova (RPP), podendo ocorrer por:

18.1.1 Semáforo;

18.1.2 Bandeira;

ART. 19 – CREDENCIAMENTO E CONDUTA EM ÁREAS TÉCNICAS

19.1 É proibida a permanência nas áreas de pista, boxes, Parque Fechado ou demais áreas técnicas de qualquer pessoa que não esteja devidamente credenciada pela Organização.

19.2 Somente poderão ingressar ou permanecer nas áreas técnicas pessoas portando credencial válida e utilizando calçado fechado.

19.3 É expressamente proibido, nas áreas técnicas:

19.3.1 Fumar, inclusive cigarros eletrônicos;

19.3.2 Ingerir bebidas alcoólicas;

19.3.3 Circular com karts com motor em funcionamento.

19.4 Os karts deverão ser conduzidos aos boxes e ao Parque Fechado exclusivamente por meio de transporte manual ou carrinhos apropriados, sendo vedado o deslocamento com o motor ligado.

19.5 O descumprimento deste artigo sujeitará o infrator às penalidades previstas no RNK, no CDA e neste Regulamento.

ART. 20 – DISPOSIÇÕES OPERACIONAIS COMPLEMENTARES

20.1 A Organização poderá disponibilizar área específica para amaciamento de motores, cuja utilização será obrigatória quando prevista em Regulamento Particular da Prova (RPP).

20.2 O acesso à pista para qualquer atividade estará condicionado ao cumprimento integral das normas técnicas, operacionais e de segurança previstas neste Regulamento, no RNK, no CDA e no RPP.



ART. 21 – CRITÉRIOS ADMINISTRATIVOS E OPERACIONAIS

- 21.1** O Kart Clube Granja Viana (KCGV) recomenda o uso de câmeras embarcadas (tipo “GoPro”) como meio auxiliar de registro de incidentes. Caso o piloto deseje que suas imagens sejam analisadas sem solicitação prévia dos Comissários, deverá formalizar protesto, nos termos previstos neste Regulamento.
- 21.2** Durante a Copa São Paulo de Kart – 2026, aplicam-se ainda os seguintes critérios:
- 21.2.1** O valor da inscrição será definido pelo KCGV;
- 21.2.2** Os pilotos deverão estar presentes junto à formação do grid no horário de encerramento do abastecimento;
- 21.2.3** O não comparecimento no horário definido no RPP desobriga a Organização de aguardar o piloto para a Tomada de Tempos ou largada da prova, mesmo que o horários seja antecipado;
- 21.2.4** Para categorias com subdivisões, a indicação da subcategoria deverá ser feita no ato da inscrição, sendo vedada qualquer alteração após o início da Tomada de Tempos;
- 21.2.5** Nas provas da categoria Pro 500, quando for necessário transportar o kart aos boxes pela saída, este deverá obrigatoriamente ser conduzido em carrinho, nunca rolando, mesmo em marcha à ré;
- 21.2.6** A Organização recomenda que pilotos e equipes permaneçam próximos aos seus karts no Parque Fechado antes do início das atividades, reservando-se o direito de antecipar o início da Tomada de Tempos ou Provas em até 20 (vinte) minutos.

ART. 22 - PENALIDADES

- 22.1** As infrações, penalidades, procedimentos disciplinares, advertências, multas, desclassificações, exclusões, suspensões e demais sanções aplicáveis observarão integralmente o disposto nos Artigos 18 e 19 do RNK 2026, no CDA 2026 e neste Regulamento.
- 22.2** A responsabilidade por atos de membros da equipe, acompanhantes ou auxiliares recairá sempre sobre o piloto ou equipe inscrita.
- 22.3** Acúmulo de Advertências por Conduta Antidesportiva (todas as categorias):
- 22.3.1** O acúmulo de 03 (três) advertências por conduta antidesportiva, no decorrer do campeonato, acarretará ao piloto a penalidade de perda de 10 (dez) posições no grid de largada da próxima prova em que estiver inscrito. Aplicada a penalidade, a contagem de



advertências será zerada, exceto nos casos em que houver previsão específica em regulamento próprio da categoria.

- 22.4** O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FASP ou ao KCGV, por meio de 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, impedindo assim a participação do piloto em outros eventos, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

ART. 23º – RECLAMAÇÕES E RECURSOS

- 23.1** Toda reclamação ou recurso somente poderão ser analisados e considerados, quando apresentados:
- 23.1.1** Por escrito;
 - 23.1.2** Em conformidade com o disposto no RNK 2026

CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 24 - VALIDADE

- 24.1** Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento (antes, durante e depois da Tomada de Tempos e/ou Provas) por Comissário Técnico, por iniciativa própria ou mediante solicitação dos demais Comissários, Diretor de Prova ou organização. Constada irregularidade técnica, o kart poderá (com forme a fase em que a irregularidade for constata):
- 24.1.1** Ser impedido de participar (quando verificado antes da atividade);
 - 24.1.2** Ser excluído da atividade (quando verificado durante); ou
 - 24.1.3** Ser desclassificado (quando verificado após);
 - 24.1.4** Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com o Regulamento Técnico de sua categoria estarão sujeitos às penalidades cabíveis, previstas neste Regulamento, no RNK ou no CDA, as quais serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após a etapa.
- 24.2** Ao final de qualquer Tomada de Tempos ou Prova/Bateria, quaisquer kart(s) poderão ser vistoriados pelos Comissários Técnicos, que definirão, a seu critério, quais e quantos itens serão verificados, conforme o Regulamento Técnico da categoria, bem como quais itens poderão ser lacrados para verificação posterior. Qualquer intervenção não autorizada por um Comissário Técnico no kart, inclusive colocação sobre o carrinho, conferência de calibragem, ajustes e/ou verificação de qualquer item, poderá resultar em sua desclassificação, a critério da Comissão Técnica e Desportiva.

24.3 A realização de vistoria em determinado momento não convalida eventual irregularidade não constata na ocasião, podendo esta ser apurada e punida até o encerramento da competição e/ou em etapa subsequente.

ART. 25 - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

25.1 Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos e componentes, que deverão permanecer à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

25.2 A violação, quebra, remoção ou adulteração dos lacres e/ou identificações implicará desclassificação sumária do piloto/kart da Tomada de Tempos, Prova ou Etapa, conforme aplicável.

ART. 26 - PROCEDIMENTOS

26.1 O Comissário Técnico procederá à verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro local, a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será realizada por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificados e indicados pelo piloto, sem qualquer ônus para a organização, KCGV, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos ou de um profissional habilitado por estes.

Parágrafo único: A desmontagem poderá ser realizada pelos próprios Comissários, caso entendam necessário aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mediante comunicação prévia. O mecânico, quando presente, poderá acompanhar apenas a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável. As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

26.2 Peças encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente serão devolvidas após o esgotamento dos prazos de reclamação e recursos.

26.3 O Comissário Técnico poderá utilizar qualquer método para exame, podendo inclusive utilizar peças e/ou componentes, se necessário. Em nenhuma hipótese o kart será devolvido nas condições em que se encontrava ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

26.4 Caso as irregularidades envolvam itens que demandem exames especializados, de alta precisão, e/ou desmontagem complexa, o kart e/ou suas peças permanecerão à disposição da FASP ou CBA (conforme aplicável) até a conclusão das verificações. Nessa hipótese, as

despesas correrão por conta do reclamante, mediante depósito prévio.

ART. 27 – PESOS

27.1 O peso de cada categoria é mínimo e absoluto, é obrigatório para o conjunto kart/piloto, em ordem de marcha, podendo ser verificado a qualquer momento da etapa pelos Comissários Técnicos. Os valores de peso mínimo aplicáveis a cada categoria serão aqueles constantes na tabela abaixo:

CATEGORIA	PESO
Mirim	106 Kg
Cadete	106 Kg
Fórmula 4 Júnior	155 Kg
Fórmula 4	183 Kg
Pro 500	200 Kg
Shifter Kart Geral	180 Kg
Shifter Kart Sênior	185 Kg
Shifter Kart Grand Super Sênior	185 Kg

Parágrafo primeiro: Para as categorias Shifter Kart Sênior e Shifter Kart Grand Super Sênior, será obrigatório que o piloto esteja enquadrado no peso mínimo estipulado acima para fazer jus a pontuação da etapa.

Parágrafo segundo: Caso, na categoria F4, haja número suficiente de pilotos que permita à Organização, por iniciativa própria, a separação dos pilotos portadores das licenças PGK e PNK dos demais competidores, a categoria assim formada poderá adotar o peso mínimo de 173 Kg, conforme especificado no RNK 2026.

27.2 Na pesagem será considerado o conjunto kart, em ordem de marcha, com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao ingressar no Parque Fechado, juntamente com o piloto, portando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e demais acessórios), conforme previsto no CDA.

27.3 Não serão considerados para a pesagem:

27.3.1 Peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos que tenham se desprendido do kart durante a Tomada de Tempos ou provas;

27.3.2 Materiais estranhos como pedras, argila expandida e terra.

Parágrafo único: Karts que não receberem a bandeirada de chegada por quebra ou qualquer outro motivo deverão ser encaminhados ao Parque Fechado para vistoria, podendo ser pesados ou não, a critério da Comissão Técnica.

27.4 O equipamento oficial de pesagem da prova será o único válido, sendo suas medições inapeláveis, conforme previsto no CDA.

27.5 O lastro, quando utilizado, deverá estar solidamente fixado ao chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca travante ou não e contraporca caso não. Porcas do tipo “Parlock”, Castelo ou qualquer tipo de porca auto-travante serão aceitas, conforme o RNK - Artigo 40.

Parágrafo único: Nas categorias F4 e PRO500, poderá ser utilizado o sistema de travamento de lastro do tipo engate rápido ou capa de banco com microesferas de chumbo, mediante aprovação dos Comissários Técnicos. Todo lastro estará sujeito à vistoria e aprovação da Comissão Técnica. Lastros que se soltem na pista poderão acarretar punições desportivas, conforme RNK 2026.

27.6 A falta de peso será considerada infração técnica.

27.6.1 Na Tomada de Tempos, o concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo perderá sua posição e deverá largar em último lugar.

27.6.2 Nas Provas/Baterias, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação.

27.6.3 O resultado decorrente de falta de peso não poderá ser descartado, assim como outras infrações técnicas.

Parágrafo único: Havendo mais de uma prova da categoria na etapa, o conjunto piloto/kart desclassificado por falta de peso na primeira prova deverá largar em último na prova subsequente, e assim sucessivamente, conforme aplicável.

27.7 É expressamente proibido ingerir alimentos ou líquidos de qualquer natureza, bem como adicionar líquidos a indumentaria do piloto antes da pesagem. O descumprimento acarretará desclassificação sumária na atividade.

27.8 Qualquer manobra fraudulenta visando aumentar o peso do conjunto kart/piloto no momento da pesagem constitui infração grave e resultará em desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

27.9 Se for constatado que um piloto iniciou a Tomada de Tempo ou Prova abaixo do peso mínimo e se aproveitou disso para auxiliar outro piloto (empurrar ou “dar vácuo”), ambos serão



desclassificados da Tomada de Tempos ou Prova, conforme o caso.

27.10 Particularidades de peso para a categoria PRO 500:

27.10.1 Durante a prova, sempre que um kart entrar nos boxes, deverá realizar a pesagem na balança de entrada. O não cumprimento (ignorar a balança, passar por ela ou ao lado dela sem parar, ainda que retorne depois) acarretará desclassificação do kart na prova.

27.10.2 Se identificado que o kart que pesou abaixo auxiliou outro kart, este poderá ser penalizado de forma equivalente ao “ajudante”.

27.10.3 Durante a pesagem, o piloto poderá descer e subir na balança por até 3 (três) vezes, sem que o kart seja retirado da balança (procedimento das 3 pesagens), sem contato com terceiros.

27.10.4 A dupla de pilotos que incorrer em desclassificação de prova por falta de peso por 3 (três) vezes (consecutivas ou não) poderá ser excluída do campeonato, com cancelamento de pontos, a critério da Organização, ficando impedida de participar das demais provas no ano, ainda que com outro número.

ART. 28 - ABASTECIMENTO

28.1 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o Parque Fechado antes da Tomada de Tempos e das provas. A organização poderá, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

28.2 Em todas as categorias, o abastecimento será feito exclusivamente com combustível fornecido pela organização.

28.3 O tanque de combustível deverá ser original do fabricante do chassi, sendo expressamente proibido o intercâmbio de tanques entre diferentes fabricantes.

28.4 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, de modo a evitar danos ao equipamento.

28.5 O kart levado ao Abastecimento/Parque Fechado, tanto na Tomada de Tempos quanto na(s) provas(s), não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo se determinado pela organização ou quando expressamente autorizado pelo Comissário Técnico.

Parágrafo único: Após o abastecimento, os pilotos/karts deverão se dirigir diretamente ao “pré-grid” de largada.

28.6 Do Parque Fechado de abastecimento até a largada, os karts permanecerão em “Regime

de Parque Fechado”, sendo vedada qualquer intervenção não autorizada diretamente por um Comissário.

28.7 O combustível será drenado no Parque Fechado por um funcionário designado pela organização, após o término da última prova da etapa.

28.8 Para a Tomada de Tempos, para as provas e para cada reabastecimento, quando aplicável, será disponibilizada a quantidade máxima de 5 (cinco) litros de combustível.

28.9 O abastecimento e, quando aplicável, o reabastecimento dos karts, durante a Tomada de Tempos e as provas, deverão ser realizados exclusivamente no recinto de abastecimento determinado pela organização e somente por pessoas por ela designadas.

ART. 29 – NUMERAÇÃO / IDENTIFICAÇÃO (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 A numeração dos karts deverá estar obrigatoriamente localizada:

29.1.1 Na parte superior da gravata;

29.1.2 No centro do para-choque traseiro; e

29.1.3 Na parte traseira dos painéis laterais.

29.1.4 Sempre sobre um quadrado com dimensões mínimas 200x200mm.

29.2 Os números deverão possuir 150,0mm de altura e traço de 20mm, devendo ser mantida a largura do traço mesmo quando as dimensões forem limitadas pelas áreas disponíveis dos painéis laterais.

29.3 É proibida a utilização de material refletivo, metalizado, cromado, dourado ou similar nas placas ou adesivos de identificação.

29.4 A identificação dos karts deverá obedecer rigorosamente às cores de placa e numeração estabelecida abaixo, conforme a categoria e subcategoria.

Parágrafo único: Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado adesivo retangular branco, medindo 30mm de altura por 50mm de largura, contendo as iniciais de cada categoria, na cor preta, com traço de 8mm, conforme especificado nos itens a seguir.

29.4.1 Para as categorias listadas abaixo, a placa será amarela com número preto, devendo conter os seguintes adesivos de identificação:

I. Adesivo da categoria M – Mirim;

II. Adesivo da categoria C – Cadete;

III. Adesivo da categoria F4J – Fórmula 4 Júnior;

- IV. Adesivo da categoria F4G – Fórmula 4 Geral;
- V. Adesivo da categoria F4S – Fórmula 4 Sênior;
- VI. Adesivo da categoria F4S60 – Fórmula 4 Sênior 60+;
- VII. Adesivo da categoria F4L – Fórmula 4 Light;
- VIII. Adesivo da categoria SKG – Shifter Kart Geral;
- IX. Adesivo da categoria SKS – Shifter Kart Sênior;
- X. Adesivo da categoria SKGSS – Shifter Kart Grand Super Sênior;

29.4.2 Para a categoria Pro 500:

- I. Adesivo da categoria 500;
- II. Pro 500 Geral - Placa branca com número preto;
- III. Pro 500 Sênior - Placa preta com número branco;
- IV. Pro 500 Sênior 60+ - Placa amarela com número preto;
- V. Pro 500 Light - Placa vermelha com número branco;

29.5 Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os Treinos, Tomada de Tempos e Provas. A utilização da identificação incorreta ou o não uso sujeitará o piloto, no mínimo, à interrupção de sua atividade de pista para correção, podendo acarretar a desclassificação do kart, a critério dos Comissários Desportivos.

29.6 Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações obrigatórias, caberá ao piloto providenciar sua reposição, ficando a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade pelo registro da passagem do kart.

Parágrafo único: No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, por meio de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box e providenciar a reposição.

29.7 Ficarão obrigatoriamente reservados para uso do organizador dois espaços na carroceria do kart, em local visível, com dimensões mínimas de 200 x 50 mm, destinadas à aplicação de identificação institucional e/ou promocional.

29.8 O número do kart será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, no ato da primeira inscrição e permanecerá vinculado ao piloto/equipe durante a temporada, obedecendo a ordem cronológica de solicitação/inscrição.

29.9 O piloto/equipe somente poderá alterar o numero escolhido mediante requerimento por escrito, até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com número já atribuído a outro piloto/equipe, e mediante aprovação da organização.

ART. 30 – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO E SORTEIO DE MOTORES E/OU KARTS

- 30.1** Os motores e/ou karts locados junto aos fornecedores oficiais (Kartódromo Internacional Granja Viana e/ou Bora Karting) serão sorteados conforme as condições estabelecidas neste Regulamento.
- 30.2** O piloto e/ou seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor/kart:
- 30.2.1** A responsabilidade pelo motor/kart, desde o momento em que recebê-lo do fornecedor oficial, até o momento da sua devolução;
- 30.2.2** Sempre que forem devolvidos e entregues para o fornecedor oficial, os motores/karts deverão estar limpos. O não cumprimento acarretará multa no valor de 10% do valor da locação, dobrando a penalidade a cada reincidência;
- 30.2.3** A devolução do motor locado/kart deverá ser feita em até 30 minutos após o término da última atividade de pista da categoria. O não cumprimento desta regra poderá acarretar multa de 10% do valor da locação, dobrando a penalidade a cada reincidência.
- 30.2.4** O fornecedor oficial de motores/karts se responsabilizará por danos causados aos motores/karts, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material. Casos de mau uso, tais como danos por funcionamento incorreto em cavalete, entre outros, acarretarão indenização ao fornecedor de motores/karts, conforme tabela de preços previamente divulgada pelo fornecedor oficial, assim como, no caso de dano intencional, punição desportiva;
- 30.2.5** Sempre que os motores e/ou karts alugados forem devolvidos à organização, estes serão submetidos à vistoria pelos responsáveis técnicos do Kartódromo Internacional Granja Viana e/ou da Bora Karting. A vistoria do motor e/ou kart poderá ser realizada imediatamente após a prova, ou no prazo de até 2 (dois) dias úteis após o término da etapa.
- 30.2.6** É expressamente vedado o intercâmbio de motores e/ou karts entre pilotos e/ou equipes das categorias que utilizem motores e/ou karts alugados. Constatada tal prática, será aplicada a pena de desclassificação, cumulada com multa, a todos os pilotos e/ou equipes envolvidos.
- 30.3** Constata qualquer modificação não autorizada que altere ou não o desempenho do motor ou do kart alugado, o piloto/kart e a equipe responsável pela adulteração serão punidos da seguinte forma:
- 30.3.1** Se a modificação for constatada nos Treinos Livres, o piloto/ kart e/ou equipe ficarão impedidos de participar da Tomada de Tempos, devendo largar da última posição na prova 1 ou única;
- 30.3.2** Se a modificação for constatada na Tomada de Tempos ou nas Provas, o piloto/kart e/ou equipe será desclassificado da atividade em que a irregularidade for verificada;

30.3.3 Consta a existência de danos, as peças eventualmente danificadas deverão ser ressarcidas pelo piloto, conforme valores constantes na tabela vigente, acrescido de taxa de serviço, também conforme tabela.

30.4 O sorteio será realizado no local e horário previstos no Regulamento Particular da Prova (RPP), sob a supervisão de um oficial de competição designado pela organização, os competidores poderão acompanhar todo processo.

ART. 31 – CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES SORTEADOS

31.1 Os fornecedores oficiais disponibilizarão um número equivalente a 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para eventuais trocas.

31.2 As trocas de qualquer equipamento somente serão permitidas mediante autorização do Comissário Técnico e do fornecedor oficial (Kartódromo Internacional Granja Viana e/ou Bora Karting).

31.3 A prioridade de troca será sempre para motores cuja falha não possa ser reparada no local, estando as demais trocas sujeitas à disponibilidade. Caso não haja motor disponível no momento da solicitação, o piloto deverá aguardar a manutenção do próprio motor.

31.4 Categorias Mirim, Cadete, F4 Júnior, F4 e Pro 500

31.4.1 Serão permitidas somente 2 (duas) trocas de motor por Etapa.

31.4.2 Qualquer solicitação de troca deverá ser formalizada em até 10 (dez) minutos após o término da atividade de pista que anteceda a solicitação.

31.4.3 Os motores serão sorteados na quinta-feira que antecede a realização das provas da etapa, não sendo punida as trocas solicitadas até o último treino de quinta-feira.

31.4.4 Se a troca for efetuada, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações, quando cabível:

- I. Se houver quebra do pistão;
- II. Se houver quebra da biela;
- III. Se houver a fusão da biela;
- IV. Se houver a quebra do eixo da biela;
- V. Se houver vazamento de óleo em decorrência de quebra interna;
- VI. Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- VII. Se houver a quebra do virabrequim;
- VIII. Se a rosca do prisioneiro da curva espanar;

- IX. Se a rosca do cabeçote espanar;
- X. Se houver quebra de válvula.
- 31.4.5** Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos no item 31.2.4, o piloto e/ou equipe deverá ter seu kart posicionado para a largada conforme abaixo:
- I. 1ª troca: perda de 4 (quatro) posições no grid;
 - II. 2ª troca: perda de 8 (oito) posições no grid.
- 31.5 Categorias Rotax Max Master e Rotax Max Super Sênior:**
- 31.5.1** É aconselhável o uso de monitoramento de temperatura do motor, por meio de sensor e painel, pelo piloto, com o objetivo de minimizar o risco de superaquecimento.
- 31.5.2** Durante toda a temporada, o piloto terá direito a 01 (uma) troca de motor em cortesia (CORINGA), sem cobrança de taxa e sem penalização no grid. Esta troca não poderá ser utilizada em casos de uso abusivo, a critério da organização.
- 31.5.3** Além da troca em cortesia prevista no item 31.5.2, o piloto poderá solicitar até 02 (duas) trocas de motor a pedido por Etapa, respeitando as janelas e condições abaixo:
- I. **Treinos realizados na quinta-feira (dois dias antes das corridas)**
 - a) As equipes que treinarem nesta data deverão utilizar exclusivamente os motores fornecidos pela Organização;
 - b) Caso o motor não seja trocado, ele permanecerá com o piloto até o final da Etapa;
 - c) Estando o motor em funcionamento adequado, o piloto poderá optar pela troca após o 2º treino livre do dia;
 - d) A troca somente poderá ser realizada após o encerramento do último treino da última categoria da quinta-feira;
 - e) Se a troca ocorrer por quebra comprovada e atribuída à responsabilidade da Bora Karting, não haverá penalização;
 - f) Caso não seja constatado mau funcionamento do motor, será aplicada penalização de 05 (cinco) posições na Tomada de Tempos de sábado.
 - II. **Treinos realizados na sexta-feira (véspera das corridas)**
 - a) As equipes que treinarem nesta data deverão utilizar os motores da Organização, sendo:
 - o mesmo motor utilizado na quinta-feira, caso não tenha havido troca a pedido;
 - ou
 - o motor sorteado pela primeira vez, se o piloto iniciar seus treinos apenas na sexta-feira;
 - b) Estando o motor em funcionamento adequado, o piloto poderá optar pela troca após o 2º treino livre da sexta-feira;
 - c) A troca somente poderá ser realizada após o encerramento do último treino

da última categoria da sexta-feira;

d) Se a troca ocorrer por quebra comprovada e atribuída à responsabilidade da Bora Karting, não haverá penalização;

e) Caso não seja constatado mau funcionamento do motor, será aplicada penalização de 05 (cinco) posições na Tomada de Tempos de sábado;

f) Caso o piloto já tenha realizado troca na quinta-feira, as penalizações serão cumulativas.

III. Tomada de Tempos: o piloto poderá solicitar a troca do motor imediatamente após a sua conclusão;

IV. 1ª Prova: o piloto poderá solicitar a troca do motor imediatamente após o seu encerramento;

V. Cada troca de motor a pedido acarretará penalização de 05 (cinco) posições na Prova imediatamente posterior.

VI. A troca de motor por defeito técnico poderá ser solicitada a qualquer momento, sem custo, desde que a falha seja constatada pela organização. Caso seja identificado que o defeito tenha sido causado por negligência, o piloto será penalizado com 05 (cinco) posições na Prova imediatamente posterior, e o motor substituto somente será entregue mediante caução de ressarcimento.

VII. A Organização fará uso de seus melhores esforços para que um piloto não utilize o mesmo motor em uma mesma Etapa ou em Etapas consecutivas, mesmo que isso seja de interesse do piloto, sendo este controle realizado exclusivamente pela organização.

ART. 32 - PNEUS

32.1 Categorias e especificações:

32.1.1 Mirim / Cadete:

- I.** Pneus MG especificação SC2-MINI
- II.** Será permitido 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

32.1.2 Fórmula 4 Júnior / Fórmula 4 / Pro 500

- I.** Pneus MG especificação SH2-OPTION (Vermelho)
- II.** Será permitido 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

32.1.3 Shifter Kart

- III.** Pneus MG especificação SM2-PRIME (Amarelo)
- IV.** Será permitido 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

32.2 Pneu de Chuva:

32.2.1 Mirim / Cadete: MG especificação SCW2 (Wet).

- 32.2.2 Demais Categorias:** MG especificação SW2 (Wet).
- 32.2.3** Os pilotos poderão ingressar no Parque Fechado com 1 (um) jogo de pneus de chuva, que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante vistoria técnica.
- 32.2.4** A Direção de Provas poderá autorizar ou determinar, a qualquer momento, a substituição dos pneus de chuva lacrados por pneus novos, sempre que tal medida for necessária por motivo da segurança.
- 32.3** A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus, a qualquer momento, por critério técnico, desportivo ou de segurança, independentemente de aviso prévio.
- 32.4** O piloto ou equipe que realizar a lacração dos pneus fora do horário estipulado na programação oficial será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos.
- 32.5** O jogo de pneus lacrado para a Tomada de Tempos deverá ser obrigatoriamente o mesmo utilizado nas provas da respectiva etapa.
- 32.5.1** Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em tempo hábil antes da largada, para que sejam adotadas as providências cabíveis quanto às penalidades aplicáveis.
- 32.5.2** A largada não será atrasada em hipótese alguma em função de solicitações relacionadas à substituição de pneus.
- 32.6** Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos.
- 32.6.1** Fica igualmente proibida a utilização de qualquer produto que altere as características originais dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.
- 32.7** A qualquer momento poderá ser efetuada análise dos pneus, com a utilização do aparelho MiniRAE Lite. A medição de VOC dos pneus não poderá exceder ao valor limite máximo de 4 PPM (partes por milhão), em qualquer circunstância. Na montagem de pneus somente será permitida a utilização de água e sabão, de modo a não haver interferência na medição do equipamento.
- 32.8** Constatada qualquer irregularidade prevista neste artigo (32), o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

32.9 Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados sem a previa supervisão e concordância do Comissário Técnico.

32.9.1 A substituição de ao menos um pneu lacrado, ou a utilização de pneus não lacrados sem a autorização, constitui infração passível de desclassificação da sessão em que o fato for constatado.

32.10 Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que inviabilize sua utilização, será permitida a substituição por um pneu usado, em condições equivalentes de desgastes ao restante do jogo, conforme avaliação do Chefe dos Comissários Desportivos, sem aplicação de penalidade.

32.10.1 O pneu substituído ficará em poder da organização, até o termino da etapa.

ART. 33 - FILTRO HOMOLOGADO CBA OU FIA KARTING COM ELEMENTO FILTRANTE

33.1 Em caso de chuva, será permitido à retirada da espuma ou elemento de papel do filtro (desde que autorizado pelo Diretor de Prova) das categorias que utilizam o filtro homologado CBA ou FIA Karting com elemento filtrante.

ART. 34 - CARENAGEM E PARA-CHOQUES TRASEIRO

34.1 A Copa São Paulo de Kart – 2026 adotará integralmente o disposto no Regulamento Nacional de Kart – RNK Técnico, em especial o Artigo 43 (Da Carenagem) e 44 (Do Para-choque Traseiro), incluindo suas definições, homologações, dimensões, sistema de fixação, procedimentos, penalidades e exceções, aplicais a todas as categorias, salvo quando expressamente disposto de forma diversa neste Regulamento.

34.2 Para todas as categorias será obrigatória a utilização do Painei Dianteiro (Bico) do tipo retrátil, conforme homologação e regulamentação FIA Karting/ CBA, exceto a categoria Pro 500, que seguirá regulamentação específica.

34.3 Procedimento de entrada no Parque Fechado: Os competidores deverão entrar no Parque Fechado, para a Tomada de Tempos e Provas, com o Painei Dianteiro (Bico) desmontado, para fins de verificação técnica, conforme imagem ilustrativa abaixo.



ART. 35 - DISCOS DE FREIO

35.1 Por razões de segurança, será permitido desgaste máximo total de 1,5 mm nas pastilhas de freio, em qualquer ponto da área de contato. Discos de freio que apresentem desgaste superior a este limite, bem como discos torneados, usinados ou modificados com o objetivo de reduzir massa ou espessura, serão considerados em desacordo com o regulamento, sujeitando o piloto à desclassificação.

Parágrafo único: Eventuais dúvidas quanto às medidas, espessuras ou características dos componentes deverão ser sanadas mediante consulta às Fichas de Homologação do equipamento em questão.

ART. 36 - ADITIVOS

36.1 Será permitido o uso de aditivos no sistema de arrefecimento para todas as categorias que utilizarem motores refrigerados a água, sendo expressamente proibido o uso de álcool como aditivo. O KCGV não se responsabiliza por quaisquer danos eventualmente causados aos motores em decorrência do uso desses produtos.

ART. 37 - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

37.1 Os itens relacionados a seguir, quando apresentarem irregularidade técnica, não acarretarão desclassificação, por não configurarem vantagem técnica, podendo, contudo, resultar na aplicação de multa equivalente a 02 (duas) UP's, a critério dos Comissários Desportivos. Outros itens não listados poderão, igualmente, ser enquadrados neste artigo, conforme avaliação dos Comissários Desportivos.

37.2 Irregularidade na numeração do kart, incluindo cores, identificação de categoria e

conformidade com o disposto no Artigo 29;

37.3 Uso de abraçadeiras plásticas em qualquer parte do kart, quando em desacordo com regras específicas da categoria, tais como, exemplificativamente:

37.3.1 Utilização no cachimbo de velas nas categorias Rotax Max Challenge Brasil – 2026;

37.3.2 Travamento artificial das garras do Painel Dianteiro (Bico);

37.4 Irregularidades relativas às espumas protetoras de para-choques na categoria Pro 500.

ART. 38 - PROIBIÇÃO DE LIGAR MOTORES EM CAVALETE OU SITUAÇÕES SIMILARES

38.1 É expressamente proibido ligar motores em cavaletes ou em situações similares, nas dependências do kartódromo, sejam motores de propriedade dos pilotos ou motores alugados pelo Kartódromo Internacional Granja Viana (KGV).

Parágrafo único: Esta proibição tem por finalidade:

- Reduzir o nível de ruído emitido, assegurando o cumprimento das normas estaduais e municipais aplicáveis;
- Evitar desgaste desnecessário ou uso abusivo dos motores alugados pelo KGV;
- Preservar a integridade física e prevenir danos permanentes a funcionários, membros de equipes, pilotos e demais pessoas expostas a ruído.

38.1.1 O funcionamento de motores no Parque Fechado de Largada comente será permitido mediante autorização expressa de membro da organização, por tempo limitado. Findo o período autorizado, a organização sinalizará o encerramento, devendo todos os motores serem desligados imediatamente.

38.2 MOTORES DE PROPRIEDADE DOS PILOTOS:

38.2.1 Na constatação do funcionamento do motor em desacordo com este artigo, será solicitado ao responsável que desligue o motor, sendo registrados o nome do piloto e número do kart para fins de controle.

38.2.2 Em caso de reincidência do mesmo autor ou kart, será aplicada multa de 3 (três) UPs, ficando o piloto impedido de participar de qualquer atividade até a quitação integral do débito.

38.3 MOTORES ALUGADOS PELO KGV

38.3.1 Na primeira ocorrência, será solicitado ao responsável que desligue o motor, sendo registrados o nome do piloto e o número do kart para fins de controle.

- 38.3.2** Em caso de reincidência, o membro da organização poderá proceder diretamente ao desligamento do motor, sendo aplicada nova advertência ao piloto.
- 38.3.3** Persistindo a infração pelo mesmo autor ou kart, será aplicada multa de 3 (três) UPs, conforme o caso, ficando o piloto impedido de participar de qualquer atividade até a regularização do débito.
- 38.3.4** Sempre que houver necessidade de verificação do funcionamento de um motor, o piloto ou sua equipe deverá solicitar a presença de um Comissário Técnico ou de um membro da Sala de Motores, que acompanhará o procedimento e autorizará o funcionamento pelo prazo máximo de 10 (dez) segundos, contados a partir do momento em que o motor entrar em funcionamento.
- Parágrafo único:** As advertências aplicadas nos termos deste artigo terão caráter desportivo e serão consideradas para fins de contabilização de penalidades em grid, conforme disposto no Artigo 22 deste Regulamento.

CAPÍTULO III – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 39 - CHASSI, CARENAGENS, FREIOS, MOTOR E SEUS PERIFÉRICOS

- 39.1 Chassis e seus componentes:** seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria), mas tolerando qualquer chassi que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.
- 39.2 Freios:** seguir o disposto no RNK 2026, mas tolerando qualquer sistema de freio que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.
- 39.2.1** Os freios devem ser montados conforme sua Ficha de Homologação, com todos os componentes (Cáliper ou pinça, cilindro de acionamento, disco, mangueiras e pastilhas) pertencendo a um mesmo conjunto homologado, não sendo permitido a combinação de componentes de diferentes homologações, mesmo que da mesma marca.
- 39.2.2** Um sistema de freio completo de uma marca pode ser montado em chassi de outra marca, desde que cumprido o estabelecido no item 39.2.1.
- 39.3 Carenagens:** componentes que tenham sido homologados em algum momento podem ser usados, desde que cumpram sua função original. É permitido combinar itens de diferentes marcas e prazos de homologação.
- 39.3.1** As carenagens laterais devem ser simétricas, isto é, plásticos e suportes metálicos devem ser do mesmo modelo dos dois lados.
- 39.3.2** Em nenhum momento uma combinação de diferentes modelos de Painel Dianteiro (Bico)

e Painel Superior Dianteiro (Gravata) podem ser combinados ou montados com o objetivo de evitar ou dificultar o sistema de recuo do Painel Dianteiro, permanecendo o funcionamento do sistema como previsto.

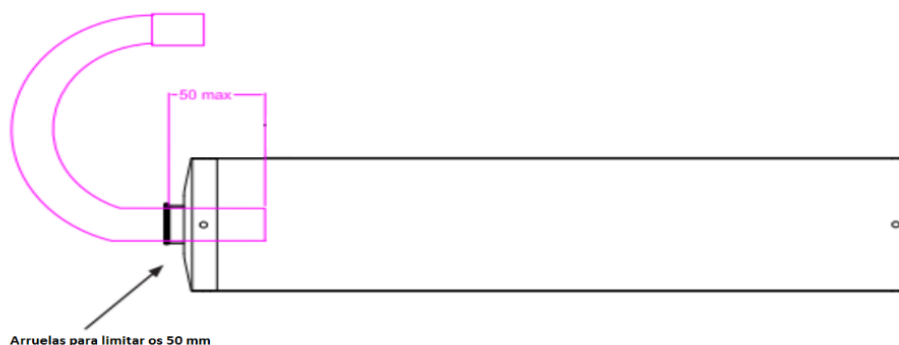
39.3.3 A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting, ou as peças equivalentes homologadas FIA Karting. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.

39.4 Motor: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria), mas tolerando qualquer conjunto motor/escapamento que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.

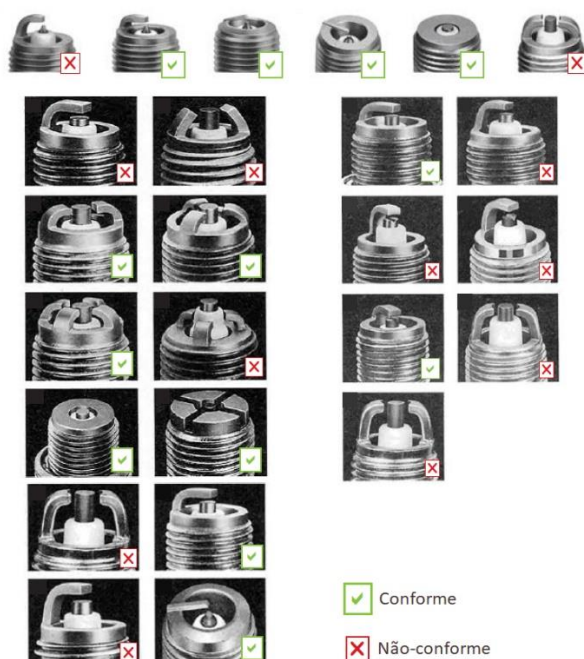
39.4.1 Qualquer marca ou modelo de motor homologado em algum momento será autorizado. Motores da antiga categoria Vortex Shifter-ROK, desde que sigam as especificações técnicas originais, serão autorizados. O uso de pistões de motores KZ homologados FIA nestes motores está autorizado.

39.5 Escapamento: Original homologado com o motor, sem retrabalho, conforme RNK 2026.

39.6 Silenciador de escapamento (marmita abafadora): Homologado FIAKarting, sem retrabalho, submetido a controle de ruído com decibelímetro. A organização se reserva o direito de reduzir o limite de ruído FIAKarting se assim entender ser do seu interesse, e solicitar que qualquer concorrente substitua sua peça por outra mais silenciosa, a qualquer momento. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20), conforme RNK 2026



- 39.7 Carburador:** Delorto VHSH 30mm (mínimo) de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.
- 39.8 Câmbio:** Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação. Troca de marchas deverá ser exclusivamente mecânica e acionada pela mão, sem a presença de servos. Qualquer sistema de corte de ignição durante a troca de marchas é proibido.
- 39.9 Relação (coroa e pinhão):** Livre.
- 39.10 Flange:** Livre.
- 39.11 Pistão:** Permitido utilizar qualquer pistão original dos fabricantes de motor autorizados, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).
- 39.12 Cilindro:** Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil.
- 39.13 Pirâmide:** Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.
- 39.13.1** Os itens não relacionados de motor deverão estar de acordo com homologação FIAKarting.
- 39.14 Filtro de ar:** Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.
- 39.15 Ignição – analógica:** Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.
- 39.16 Biela:** Original das marcas homologadas.
- 39.17 Velas:** De produção em massa e originais sem retrabalho, que sigam o diagrama CIK/FIA anexo. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante. Medidas do corpo de rosca da vela (eletrodos não incluídos): 18,5mm máximo, passo M14 x 1,25. É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.



39.18 Radiador: Radiador - Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo. O ponto mais avançado do conjunto radiador não poderá situar-se a mais de 550mm à frente do eixo traseiro, ou a menos de 10mm, medindo-se paralelamente ao eixo longitudinal do veículo. As porções mais externas do conjunto radiador não poderá estar a menos de 150mm do limite exterior das extremidades do kart. E em nenhuma circunstância poderá haver interferência com o banco.

NOTA: os itens 39.8 ao 39.18 seguem o disposto no RNK 2026

CAPÍTULO IV – REGULAMENTO TÉCNICO PRO 500

ART. 40 - MOTOR/ CHASSIS

40.1 Chassi e seus componentes: Qualquer marca homologada CBA e/ou FIAKarting desde que a marca tenha representante oficial no Brasil. Autorizado o intercâmbio de peças entre os fabricantes nacionais homologados CBA, com exceção ao disposto no item **40.2**. O chassi

não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, tanque de combustível e para-choque estendido para a proteção das rodas traseiras. Apenas 1 (um) chassi poderá ser utilizado por uma equipe em cada etapa, sendo o mesmo lacrado para fins de inspeção e controle.

- 40.2** Sistema de freio atuando nas rodas traseiras, completos (Cáliper (pinça), cilindros de acionamento e varões de comunicação com o pedal, mangueiras hidráulicas e disco(s) todos pertencentes ao mesmo conjunto homologado CBA ou CIK e conforme a ficha de homologação (isto é, sem qualquer alteração que retire ou agregue material ou ainda mude suas características originais), de qualquer época (desde que em bom estado), podem ser intercambiados entre marcas diferentes de chassi.
- 40.3 Eixo:** Único, modelo MEGA KGV 2017/2018/2019. Somente será liberada a troca de eixo pela Comissão Técnica em caso de quebra. Os eixos têm a seguinte especificação: 50mm de diâmetro em toda a extensão, espessura mínima de 2,5 mm, comprimento de (1030 ± 2) mm, dureza superficial de (90 ± 3) HRB. A medição de dureza dos eixos pode fazer parte da vistoria ao final do Top-Qualify e da Prova. Em qualquer caso a dureza do eixo será determinado pela média de três medições, em posições diferentes a critério do Comissário Técnico. Autorizado o uso de braçadeiras para auxiliar a fixação da chaveta dos suportes de disco e coroa.
- 40.4 Cubo de roda:** Cubo traseiro de $90(+/- 1)$ mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio, cubo dianteiro de $90(+/- 1)$ mm (entre a face de encosto do flange da roda e o final da peça) de alumínio, rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço. Proibido o uso de cubos de roda desprovidos de rolamentos (traseiros com diâmetro interno de 40 50 mm ou similares) para fixar as rodas dianteiras às mangas de eixo dianteiras, com o auxílio de adaptadores providos de rolamentos, com diâmetros externos adequados aos cubos em questão. Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. Os demais equipamentos serão de livre procedência.
- 40.5 Para-choque traseiro:** homologado FIAKarting e/ou CBA ou de metal, revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340 mm. A barra inferior não é obrigatória e, se empregada, está dispensada do revestimento de espuma.
- 40.6 Motor:** Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua

manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissários Técnicos. Neste caso o piloto não será penalizado. Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído da prova e o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

40.7 Velas: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

40.8 Relação: Coroa 41 dentes e Pinhão de 13 dentes.

40.8.1 Liberadas as embreagens homologadas CBA. Cada equipe será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

40.8.2 Passo 428 (moto)

40.9 Filtro de ar: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor (modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização) e especial para chuva nesta condição (modelo fornecido pela organização). É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus SW. A constatação da ausência do filtro de chuva em qualquer balança nesta condição resultará em Time Penalty de 1 minuto. A reincidência resultará na exclusão da equipe.

40.9.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria no mesmo, a Equipe do referido kart terá que providenciar outro similar para esta substituição, e terá que ser fixado como demonstrado na foto abaixo:



40.10 Escapamento: O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA, dentro de seu prazo de validade, para as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a

provocar entrada ou saída falsa de gases, O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo.

Valem todas as disposições sobre ESCAPAMENTO para as categorias F4 do RNK 2026.

40.10.1 Qualquer avaria no escapamento, curva de escape, flexível, sua junta ou fixação ao motor, a qualquer momento da tomada ou prova, implica em não-conformidade com este regulamento. avarias durante a prova podem ser checadas a qualquer momento por qualquer comissário. se a avaria resultar em mudança do som emitido acarretará a bandeira preta com círculo laranja, indicando que o kart deve realizar uma parada para efetuar o reparo. se qualquer avaria for constatada na vistoria ao final da prova, o kart será desclassificado.

40.11 Curva do escapamento: A curva de escapamento (coletor de escape) Será fornecido pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério dos Comissários.

40.12 Carenagem: Modelo único KGV2018, é obrigatório realizar cortes na carenagem conforme gabaritos anexados. Quaisquer outras modificações que venham ou não a alterar aerodinamicamente da carenagem são proibidas. Não serão permitidos adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, "Gurneys", assoalhos, venturis, etc.).

40.12.1 É obrigatório, por razões de segurança e confiabilidade, o emprego em karts de todas as marcas, dos seguintes dispositivos de estrutura e fixação das carenagens:

- I. Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como "espetos");
- II. Fixação frontal: aparafusada diretamente no bico original do kart podendo ser usado amortecedores de borracha como distanciador na frente e obrigatório nas laterais do bico;
- III. Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart
- IV. Para-choque traseiro: uso obrigatório de para-choque de plástico homologado CIK-FIA ou CBA ou de metal, revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340 mm. A barra inferior não é obrigatória e, se empregada, está dispensada do revestimento de espuma.
- V. Medidas que podem ser cobradas antes do início da prova:



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm

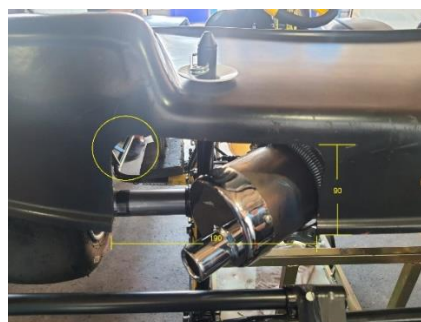


DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO



**ABERTURA PARA COLOCAÇÃO
DE LASTRO**

VI. Aberturas de ventilação de ar na parte traseira da carenagem:



- Apenas 2 furos de ventilação de ar na parte traseira da carenagem – diâmetro de 50mm e distância entre centros de 200mm – ao centro e à direita, indicados pelos círculos verdes;
- Na posição indicada pelo “X” vermelho, um alívio retangular de dimensões máximas de 190mm de largura por 90mm de altura;
- Para não diminuir a resistência da carenagem, arredondamentos de 22mm (a mesma broca dos 2 furos anteriores) deverão ser garantidos, conforme círculo em amarelo na figura.
- Como se pode ver na foto, o corte retangular deverá ser posicionado de modo a que o centro da base do tubo de escape esteja posicionado no centro do retângulo, de modo a otimizar o escape dos gases quentes e proteger a integridade da carenagem plástica.
- Uma proteção adicional de mantas asfálticas metalizadas deverá ser providenciada, e aplicada às carenagens, pelo menos na área mínima indicada na foto a seguir:



- As mantas asfálticas são obrigatórias, devem ser aplicadas principalmente ao centro e à direita, pelo lado de dentro da carenagem, mas a área de aplicação pode ser maior que

a indicada, se assim a equipe desejar. Lembrando que quanto maior a área, maior a proteção e garantia de integridade da carenagem durante o transcorrer da prova.

- g) Este material pode ser encontrado em lojas de material de construção, mas estará disponível na loja Sabiá Racing.

40.13 Arestas cortantes: Fica proibida qualquer saliência cortante e ou pontiaguda na parte traseira, que ultrapasse a linha do para-choque traseiro, exemplo: suporte de escapamento, suporte de placa, etc.

ART. 41 - PILOTOS COM DEFICIÊNCIA

41.1 Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para adaptação para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de Vistoria Técnica).

41.2 Critério de uso: durante a troca de pilotos (o piloto portador de necessidades especiais entrou nos boxes e será substituído), o kart que entrou nos boxes deve parar completamente na entrada de seu box antes que o piloto substituto sente em seu próprio kart e inicie seu movimento.

41.3 A equipe deverá, nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto à área de abastecimento.

41.4 Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado por um Comissário, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado na porta de seu box. Em caso de acidente ou quebra, o kart poderá ser retirado de imediato do Parque Fechado e somente irá para a pista quando o outro kart danificado estiver consertado, sempre acompanhado por um Comissário Técnico ou Desportivo. Os karts da equipe (guiado pelo piloto portador de necessidades motoras especiais e o guiado para os demais) terão de usar o mesmo motor e os mesmos pneus. Na parada obrigatória o motor e pneus do kart que deixou a pista terão de ser transferidos para o kart que entrará na pista, obrigatoriamente.

ART. 42 - REGRA DE “CLAIMING”:

42.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da PRO500 (em cada sub-categoria) poderão ser adquiridos por qualquer piloto/equipe que esteja devidamente inscrito, naquela determinada etapa, após o término da etapa. O pedido de “Claiming” deve ser feito à Secretaria de Prova



entre a largada da corrida e o final da Vistoria Técnica. Após o final da Vistoria Técnica o eixo não estará mais sujeito à aplicação da regra. Caso mais de um piloto requisiute a compra de um mesmo eixo valerá o pedido do piloto de PIOR CLASSIFICAÇÃO.

42.2 O valor cobrado será o mesmo de um eixo novo vendido na loja Sabiá Racing e o pagamento deverá ser feito à vista em dinheiro ou cheque para o KCGV. Caso o pagamento seja feito em cheque, o eixo ficará retido com a organização até sua compensação. O KCGV irá adquirir um novo eixo e providenciará a entrega do mesmo para o piloto cujo eixo foi comprado.

42.3 O eixo objeto da regra será entregue no estado em que se encontrar ao final da Vistoria Técnica (com a condição de oferecer mínimas condições de montagem) e sem qualquer garantia por parte do vendedor ou Organização.

42.4 Se o piloto se recusar a vender o eixo será desclassificado da prova e perderá os pontos relativos àquela etapa.

42.5 Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2026.

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM/CADETE

ART. 43 - CHASSI, CARENAGENS, FREIOS, MOTOR E SEUS PERIFÉRICOS

43.1 Chassi e seus componentes: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria), mas tolerando qualquer chassi que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.

43.1.1 Um sistema de freio completo de uma marca pode ser montado em chassi de outra marca.

43.2 Freios: seguir o disposto no RNK 2026.

43.3 Carenagens: componentes que tenham sido homologados em algum momento podem ser usados, desde que cumpram sua função original. É permitido combinar itens de diferentes marcas e prazos de homologação.

43.3.1 As carenagens laterais devem ser simétricas, isto é, plásticos e suportes metálicos devem ser do mesmo modelo dos dois lados.

43.3.2 Em nenhum momento uma combinação de diferentes modelos de Painel Dianteiro (Bico) e Painel Superior Dianteiro (Gravata) podem ser combinados ou montados com o objetivo de

evitar ou dificultar o sistema de recuo do Painel Dianteiro, permanecendo o funcionamento do sistema como previsto.

43.3.3 A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas FIA Karting, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.

43.4 Motor: Original Honda especificado para a categoria, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissários Técnicos. Neste caso o piloto não será penalizado. Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído da prova e o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

43.5 Velas: fornecidas pela Organização junto com os motores. Proibido trocar por outras, mesmo que da mesma especificação. Caso haja problema técnico a Organização deverá ser chamada para manutenção.

43.6 Escapamento: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria).

43.7 Curva do escapamento: A curva de escapamento (coletor de escape) será fornecida pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério dos Comissários.

43.8 Embreagem: Será homologada CBA para a categoria, sem nenhuma alteração.

43.9 Filtro de ar: fornecido junto com o motor pela organização.

43.9.1 Em caso de chuva será obrigatório o uso de equipamento adequado fornecido pela Organização, de acordo com o projeto original, sem qualquer tipo de adulteração.

43.10 Relação: Coroa de 66 dentes, pinhão de 20 dentes. Passo 219. Todas as determinações do RNK 2026 para as coroas serão válidas neste regulamento.

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JÚNIOR

ART. 44 - CHASSI, CARENAGENS, FREIOS, MOTOR E SEUS PERIFÉRICOS

- 44.1 Chassi e seus componentes:** seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria), mas tolerando qualquer chassi que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.
- 44.2 Freios:** seguir o disposto no RNK 2026, mas tolerando qualquer sistema de freio que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.
- 44.2.1** Os freios devem ser montados conforme sua Ficha de Homologação, com todos os componentes (Cáliper ou pinça, cilindro de acionamento, disco, mangueiras e pastilhas) pertencendo a um mesmo conjunto homologado, não sendo permitido a combinação de componentes de diferentes homologações, mesmo que da mesma marca.
- 44.2.2** Um sistema de freio completo de uma marca pode ser montado em chassi de outra marca, desde que cumprido o estabelecido no item 44.2.1.
- 44.3 Carenagens:** componentes que tenham sido homologados em algum momento podem ser usados, desde que cumpram sua função original. É permitido combinar itens de diferentes marcas e prazos de homologação.
- 44.3.1** As carenagens laterais devem ser simétricas, isto é, plásticos e suportes metálicos devem ser do mesmo modelo dos dois lados.
- 44.3.2** Em nenhum momento uma combinação de diferentes modelos de Painel Dianteiro (Bico) e Painel Superior Dianteiro (Gravata) podem ser combinados ou montados com o objetivo de evitar ou dificultar o sistema de recuo do Painel Dianteiro, permanecendo o funcionamento do sistema como previsto.
- 44.3.3** A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas FIA Karting, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.
- 44.4 Motor:** Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.



Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissários Técnicos. Neste caso o piloto não será penalizado. Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído da prova e o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

44.5 Escapamento: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria).

44.6 Curva do escapamento: A curva de escapamento (coletor de escape) será fornecida pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério dos Comissários.

44.7 Velas: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

44.8 Relação: Coroa de 41 dentes, pinhão de 13 dentes. Corrente de moto obrigatória. Passo 428. Todas as determinações do RNK 2026 para as coroas serão válidas neste regulamento.

44.9 Embreagem: Será homologada CBA para a categoria, sem nenhuma alteração.

44.10 Filtro de ar: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização. Protetor para filtro de ar em caso de chuva – As equipes poderão optar por uma das seguintes opções abaixo:

44.10.1 Em caso de chuva será obrigatório o uso de equipamento adequado fornecido pela Organização, de acordo com o projeto original, sem qualquer tipo de adulteração.

CAPÍTULO VII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4

ART. 45 - CHASSI, CARENAGENS, FREIOS, MOTOR E SEUS PERIFÉRICOS

45.1 Chassi e seus componentes: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria), mas tolerando qualquer chassi que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.

45.2 Freios: seguir o disposto no RNK 2026, mas tolerando qualquer sistema de freio que já tenha sido homologado em algum período, desde que aprovado em Vistoria de Segurança pelos Comissários Técnicos.

45.2.1 Os freios devem ser montados conforme sua Ficha de Homologação, com todos os componentes (Cáliper ou pinça, cilindro de acionamento, disco, mangueiras e pastilhas) pertencendo a um mesmo conjunto homologado, não sendo permitido a combinação de componentes de diferentes homologações, mesmo que da mesma marca.

45.2.2 Um sistema de freio completo de uma marca pode ser montado em chassi de outra marca, desde que cumprido o estabelecido no item 45.2.1.

45.3 Carenagens: componentes que tenham sido homologados em algum momento podem ser usados, desde que cumpram sua função original. É permitido combinar itens de diferentes marcas e prazos de homologação.

45.3.1 As carenagens laterais devem ser simétricas, isto é, plásticos e suportes metálicos devem ser do mesmo modelo dos dois lados.

45.3.2 Em nenhum momento uma combinação de diferentes modelos de Painel Dianteiro (Bico) e Painel Superior Dianteiro (Gravata) podem ser combinados ou montados com o objetivo de evitar ou dificultar o sistema de recuo do Painel Dianteiro, permanecendo o funcionamento do sistema como previsto.

45.3.3 A partir de 1º de junho de 2023 os Painéis Dianteiros (Bicos) de todos os karts deverão ser equipados com os blocos de fixação do Painel Dianteiro (Bico) número 05/PD/2020.3, das marcas CONCEPT ou MEGA, fabricados em Nylon 6 na cor branca, com as dimensões corrigidas para o padrão FIA Karting. Excepcionalmente poderão ser usadas as peças equivalentes homologadas FIA Karting, mesmo nas categorias em que o uso do Painel Dianteiro FIA Karting não é permitido. Em todos os casos os blocos deverão ser montados respeitando a orientação das setas para cima, sendo os dois blocos sempre da mesma marca e modelo no mesmo bico.

45.4 Motor: Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissários Técnicos. Neste caso o piloto não será penalizado. Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído da prova e o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

45.5 Escapamento: seguir o disposto no RNK 2026 (Geral e para a categoria).

45.6 Curva do escapamento: A curva de escapamento (coletor de escape) será fornecida



pela organização junto ao motor, não podendo sofrer qualquer tipo de modificação. Em caso de quebra deverá ser trocada pela organização. A organização reserva o direito de fazer vistorias durante a prova (sem prévio aviso) para averiguar possíveis saídas de ar, caso seja identificado à avaria o kart poderá receber uma punição a critério dos Comissários.

45.7 Velas: serão fornecidas pela organização e lacradas, podendo apresentar as seguintes especificações: NGK BPR6ES, BOSCH sp43, GM PN 93206675. A qualquer momento a organização se reserva o direito de verificar este componente. Sua troca por outro de especificação diversa das acima pode causar a desclassificação da equipe.

45.8 Relação: Coroa de 41 dentes, pinhão de 13 dentes. Corrente de moto obrigatória. Passo 428. Todas as determinações do RNK 2026 para as coroas serão válidas neste regulamento.

45.9 Embreagem: Será homologada CBA para a categoria, sem nenhuma alteração.

45.10 Filtro de ar: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização. Protetor para filtro de ar em caso de chuva – As equipes poderão optar por uma das seguintes opções abaixo:

45.10.1 Em caso de chuva será obrigatório o uso de equipamento adequado fornecido pela Organização, de acordo com o projeto original, sem qualquer tipo de adulteração.

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

Cotia, 13 de fevereiro de 2026

**PAULO ENEAS SCAGLIONE
PRESIDENTE**

**RICARDO BIGNOTTO/CRISTIAN RAMOS
DK-FASP DEPARTAMENTO DE KART**

**MARCELLO HIRSCH
KART CLUBE GRANJA VIANA**

ANEXO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART 2026

1. TAXAS DE INSCRIÇÃO

1.1. O pagamento da taxa de inscrição deverá ser efetuado exclusivamente por meio do site CBA (<https://inscricoes.cba.org.br/pt/>).

1.2. O valor da inscrição inclui o combustível destinado à Tomada de Tempos e às Provas Oficiais:

CATEGORIA	1º LOTE Até 4ª Feira	2º LOTE A partir de 5ª Feira
Mirim / Cadete / Fórmula 4 Júnior Fórmula 4 / Pro 500	R\$ 1.090,00	R\$ 1.200,00
Endurance	R\$ 1.450,00	R\$ 1.590,00
Rotax Micro Max / Rotax Mini Max	R\$ 1.425,00	R\$ 1.560,00
Shifter Kart / Rotax Júnior Max / Rotax Max Rotax Max Masters / Rotax Max Super Sênior	R\$ 1.800,00	R\$ 1.970,00
Rotax DD2 / Rotax DD2 Masters	R\$ 1.900,00	R\$ 2.070,00

1.3. Para pilotos que participarem de mais de uma categoria, será concedido desconto de 40% (quarenta por cento) na segunda inscrição e nas demais subsequentes, sempre aplicado sobre a inscrição de menor valor.

1.4. Para a concessão do desconto previsto acima, o piloto deverá comunicar previamente a Organização antes da realização da inscrição, para aplicação correta do benefício.

2. TAXAS ADICIONAIS:

2.1. **Locação de Motores:** O pagamento referente à locação de motores poderá ser efetuado por meio do site da CBA. Os valores obedecerão à tabela abaixo:

CATEGORIA	FORNECEDOR	TREINO 5ª FEIRA	TREINO 6ª FEIRA	PROVAS
Fórmula 4 Júnior	KGV	R\$ 120,00	R\$ 120,00	R\$ 520,00
Fórmula 4				R\$ 550,00
Pro 500				R\$ 750,00
Endurance				
Mirim		R\$ 380,00		
Cadete				
Rotax Max Masters	BORA KARTING	R\$ 1.490,00		
Rotax Max Super Sênior				
Rotax Max *				

Rotax Júnior Max *	BORA KARTING	R\$ 1.410,00
Rotax Micro Max *		
Rotax Mini Max *		R\$ 1.310,00

NOTA: As locações de motores sinalizadas com (*) são opcionais.

3. Locação de sensores: A locação de sensores será opcional, desde que o piloto e/ou equipe possua sensores próprios, e obedecerá aos seguintes valores:

- Valor unitário: R\$ 50,00;
- Pacote de quarta-feira a sábado: R\$ 110,00.

4. Treinos: Os treinos serão cobrados por período, conforme os dias de realização:

- Treinos de terça e quarta-feira: Valor por período: R\$ 140,00;
- Treinos de quinta e sexta-feira: Valor por período: R\$ 115,00;
- O piloto que optar pela realização dos dois períodos de treinos na quinta e sexta-feira fará jus a valor promocional, no montante de R\$ 210,00.

5. Compra de Pneus: A aquisição dos pneus deverá ser efetuada diretamente na Loja Sábua, respeitando rigorosamente as especificações técnicas previstas neste Regulamento e seus anexos.

6. Combustível para treino: O combustível destinado aos treinos poderá ser adquirido respeitando a compra mínima de 10 (dez) litros, conforme valores abaixo:

- Gasolina Comum – R\$ 105,00 (10L)
- Gasolina Podium misturada com óleo na proporção 25x1 – R\$ 175,00 (10L)
- Gasolina Podium misturada com óleo na proporção 40x1 – R\$ 155,00 (10L)

Cotia, 13 de fevereiro de 2026



ANEXO II - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART 2026

POLÍTICA DE CANCELAMENTO DE INSCRIÇÃO E MOTOR

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 1.1.** Cada categoria disponibilizada em cada etapa da Copa São Paulo de Kart possui limite máximo de participantes. Após a confirmação do pagamento da inscrição, a vaga correspondente será considerada preenchida, não podendo ser disponibilizada a outros interessados.
- 1.2.** O não pagamento da inscrição no prazo de até 03 (três) dias corridos após a realização da inscrição implicará no cancelamento automático, com liberação da vaga ao primeiro piloto da fila de espera, quando existente.

2. CANCELAMENTO DE INSCRIÇÃO E MOTOR

- 2.1** O piloto poderá solicitar o cancelamento de sua inscrição até a quarta-feira que antecede a realização da etapa, observados os critérios abaixo:
 - I.** O pedido de cancelamento deverá ser realizado por e-mail campeonatos@kartodromogranjaviana.com.br, com confirmação obrigatória de recebimento.
 - II.** Os percentuais de crédito obedecerão aos seguintes critérios:
 - a)** Cancelamento solicitado até a quarta-feira que antecede a etapa: 100% (cem por cento) do valor pago referente à inscrição e motor, convertido em crédito para utilização em etapas futuras da Copa São Paulo de Kart;
 - b)** Cancelamento solicitado na quinta ou sexta-feira que antecede a etapa: 50% (cinquenta por cento) do valor pago referente à inscrição e motor, convertido em crédito;
 - c)** Cancelamento solicitado no sábado, dia da realização da prova, ou caracterizado como NO SHOW (não comparecimento sem solicitação formal): não haverá reembolso ou concessão de crédito.
- 2.2** Não será realizado reembolso financeiro, sendo os valores eventualmente devidos exclusivamente convertidos em crédito, conforme os percentuais estabelecidos neste regulamento.

3. FILA DE ESPERA

- 3.1.** Quando uma categoria atingir o limite máximo de inscritos, os interessados poderão se cadastrar normalmente no sistema oficial, sendo automaticamente incluídos na fila de espera.



3.2. Surgindo uma vaga, o piloto será comunicado oficialmente e terá o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas para efetuar o pagamento da inscrição.

3.3. O não pagamento dentro do prazo estipulado implicará na perda da vaga, que será disponibilizada ao próximo piloto da fila de espera.

4. TRANSFERÊNCIA DE INSCRIÇÃO

4.1. Não será permitida, em nenhuma hipótese, a transferência de inscrição, independentemente da data, categoria ou motivo.

5. TREINOS E COMBUSTÍVEL

5.1. Em caso de cancelamento, os valores pagos referentes a treinos oficiais, treinos não oficiais e combustível serão integralmente convertidos em crédito, independentemente do prazo do cancelamento.

6. CANCELAMENTO POR DESCUMPRIMENTO DE NORMAS

6.1. A Organização reserva-se o direito de cancelar a inscrição e impedir a participação de qualquer piloto, a qualquer tempo, caso sejam constatadas, entre outras, as seguintes situações:

- I.** Descumprimento do Regulamento Geral, Regulamento Técnico ou Regulamento Particular da Prova;
- II.** Prestação de informações falsas ou incorretas no ato da inscrição;
- III.** Irregularidades técnicas não sanáveis;
- IV.** Conduta antidesportiva grave, conforme decisão dos Comissários Desportivos;
- V.** Tentativa de fraude ou burla aos procedimentos oficiais.

6.2. Nos casos previstos neste artigo, não haverá direito a reembolso ou crédito, salvo decisão expressa da Organização.

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. Esta política aplica-se a todas as etapas da Copa São Paulo de Kart.

7.2. A Organização poderá, a qualquer tempo, alterar esta política, mediante divulgação por Comunicado Oficial.

Cotia, 13 de fevereiro de 2026



ANEXO III - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART 2026

TERMO DE INSCRIÇÃO E CONDIÇÕES GERAIS DE PARTICIPAÇÃO

Ao efetuar minha inscrição em provas válidas pela Copa São Paulo de Kart 2026 e/ou pelo Rotax Max Challenge Brasil 2026, declaro, para todos os fins de direito, que li, compreendi e aceito integralmente os termos e condições abaixo descritos:

1. Regulamentos Oficiais

Comprometo-me a cumprir integralmente todas as disposições constantes nos regulamentos e normas vigentes, bem como seus adendos, anexos e comunicados oficiais, incluindo, mas não se limitando a:

- Código Desportivo Internacional (CDI);
- Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
- Regulamento Nacional de Kart (RNK);
- Regulamento Geral e Desportivo da Copa São Paulo de Kart 2026;
- Regulamento Geral e Desportivo do Rotax Max Challenge Brasil 2026;
- Regulamento Particular da Prova (RPP) de cada evento.

2. Instâncias de Recurso

Reconheço expressamente que quaisquer reclamações, protestos, recursos ou disputas decorrentes de minha participação nas competições deverão ser submetidos exclusivamente às instâncias desportivas competentes, conforme previsto nos regulamentos aplicáveis, renunciando de forma irrevogável ao direito de acionar os Poderes Públicos ou quaisquer órgãos externos à estrutura da Justiça Desportiva.

3. Cancelamento e Reembolso

Declaro estar ciente de que não haverá devolução da taxa de inscrição, salvo nas hipóteses expressamente previstas na Política de Cancelamento específica do respectivo campeonato e/ou evento, previamente disponibilizada pela Organização e aceita por mim no ato da inscrição.

4. Responsabilidade Civil e Acidentes

Declaro estar plenamente ciente de que:

- A Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), a Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP), o Kart Clube Granja Viana (KCGV) e demais entidades envolvidas não assumem qualquer responsabilidade por danos físicos, materiais ou morais decorrentes de acidentes ocorridos durante os eventos;



- Assumo total e exclusiva responsabilidade por quaisquer danos, prejuízos ou perdas que eu venha a sofrer ou causar a terceiros, à organização ou a bens públicos e privados, isentando integralmente as entidades organizadoras de qualquer ônus ou indenização.

5. Autorização de Uso de Imagem

Autorizo, de forma gratuita, irrevogável, irretratável e por prazo indeterminado, o uso da minha imagem, voz e nome pelas entidades organizadoras da Copa São Paulo de Kart e do Rotax Max Challenge Brasil, para fins institucionais, promocionais, publicitários ou jornalísticos, incluindo, mas não se limitando a:

- Transmissões ao vivo ou gravadas em TV aberta, TV por assinatura, Pay-Per-View (PPV), Vídeo On Demand (VOD), redes sociais, internet, circuito interno e telefonia móvel;
- Divulgação em qualquer meio de comunicação atualmente existente ou que venha a ser desenvolvido no futuro, sem limitação de território, tempo, número de exposições ou formato.

6. Tratamento de Dados Pessoais

Autorizo a coleta, o armazenamento, o uso, o processamento e o arquivamento dos meus dados pessoais, nos termos do Termo de Consentimento para Tratamento de Dados, em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD (Lei nº 13.709/2018).

7. Conduta Ética e Esportiva

Comprometo-me a manter, durante todas as atividades relacionadas aos eventos, conduta ética, respeitosa e esportiva perante outros pilotos, equipes, comissários, oficiais de prova, organizadores e público em geral.

Estou ciente de que comportamentos antidesportivos, agressivos ou desrespeitosos poderão resultar na aplicação de advertências, penalidades desportivas e até exclusão do evento e/ou campeonato, conforme os regulamentos aplicáveis.

8. Responsabilidade sobre Equipamentos

Declaro-me integralmente responsável pelos meus equipamentos durante os eventos, incluindo, mas não se limitando a kart, motor, vestuário, ferramentas e acessórios.

Em caso de perda, dano ou qualquer incidente envolvendo tais equipamentos, isento a organização de qualquer obrigação de ressarcimento ou indenização.



9. Conduta de Acompanhantes e Equipe Técnica

Reconheço que sou responsável pela conduta de meus acompanhantes, integrantes da equipe técnica, coaches, mecânicos e demais profissionais a mim vinculados.

Qualquer ato de indisciplina, desrespeito ou infração cometido por tais pessoas poderá resultar em sanções desportivas que afetem direta ou indiretamente minha participação, conforme decisão da Direção de Prova e dos Comissários Desportivos.

10. Comunicação Oficial

Comprometo-me a acompanhar atentamente os canais oficiais de comunicação da Copa São Paulo de Kart e do Rotax Max Challenge Brasil, tais como site oficial, e-mails, comunicados, boletins e grupos autorizados.

Reconheço que é de minha inteira responsabilidade manter-me informado sobre atualizações, horários, instruções e decisões da organização.

Cotia, 13 de fevereiro de 2026