GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart

A Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) realizará o evento aberto denominado GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart, de acordo com o Código Desportivo de Automobilismo – CDA/CBA 2026, do Regulamento Nacional Desportivo e Técnico de Kart – RNK 2026, e este Regulamento Geral, com a supervisão do Departamento de Kart da FASP – DK-FASP.

REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

Kartódromo de Interlagos • São Paulo/SP • 22 e 23 de janeiro de 2027

SUMÁRIO

SUMÁRIO 2
ARTIGO 1º − LOCAL, EXTENSÃO, SENTIDO DA PISTA E PERÍODO 3
ARTIGO 2º − CATEGORIAS 3
ARTIGO 3º − NORMAS GERAIS 3
ARTIGO 4º – INSCRIÇÕES 4
ARTIGO 5º – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO, SORTEIO DE MOTORES E EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES SORTEADOS 4
ARTIGO 6º – FORMATO DA PROVA 5
Nota: A ordem de largada dentro de cada grupo será definida exclusivamente com base nos tempos obtidos pelos pilotos/equipes em sua respectiva sessão, sem nova comparação entre os grupos após a junção. 6
ARTIGO 7º – INTERRUPÇÕES DE PROVA – BANDEIRA VERMELHA 7
ARTIGO 8º – NEUTRALIZAÇÃO DA PROVA 7
ARTIGO 9º – ACESSO À PISTA 8
ARTIGO 10º – ENTRADA DE BOX 8
ARTIGO 11º – REPAROS MECÂNICOS 9
ARTIGO 12º – RÁDIO COMUNICADOR 9
ARTIGO 13º − PNEUS 9
Nota: A FASP e o clube organizador não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelo fabricante para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante. 10
ARTIGO 14º – ABASTECIMENTO 10
ARTIGO 15º – PESO 11
ARTIGO 16º – EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS 12
ARTIGO 17º – VISTORIA TÉCNICA 12
ARTIGO 18º − RELAÇÃO COROA/PINHÃO 12
ARTIGO 19º – SORTEIO DE COMPONENTES 12
ARTIGO 20º – CLASSIFICAÇÃO FINAL E PREMIAÇÃO 12
ARTIGO 21º – PENALIZAÇÕES 13
XVI. Penalizações Relativas aos Pneus: 13
XVII. Outras Infrações Técnicas: 14
XVIII. Cumprimento de Penalidades – Área de cumprimento: Todos os penalidade de tempo deverá ser cumpridos em área determinada pela Direção de Provas, sob supervisão. 14
ARTIGO 22º – RESPONSABILIDADES 14
ARTIGO 23º – RECLAMAÇÕES E CASOS OMISSOS 14
ARTIGO 25º – DISPOSIÇÕES FINAIS 14

ARTIGO 1º – LOCAL, EXTENSÃO, SENTIDO DA PISTA E PERÍODO

I Local – Kartódromo de Interlagos – São Paulo/SP;

II Extensão e Sentido da Pista – 1.150 metros, no sentido horário;

III Período – 22 e 23 de janeiro de 2027;

IV Cronograma – Os horários serão divulgados por meio de comunicado oficial da organização.

ARTIGO 2º – CATEGORIAS

1) O GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart será disputado nas seguintes categorias:

   a) 250 Milhas de Kart – Classificação geral da categoria, da qual participam todas as equipes inscritas.

   b) F4 Sênior – Equipes compostas exclusivamente por pilotos com idade de 28 anos completados em 2027, ou mais;

   c) F4 Super Sênior – Equipes compostas exclusivamente por pilotos com idade de 40 anos completados em 2027, ou mais.

I Licenças admitidas – A prova será disputada entre equipes formadas por pilotos com idade mínima de 13 (treze) anos completados no ano de 2027, ou mais, desde que portadores de licenças válidas para o ano de 2027, emitidas pela CBA, sendo admitidas as seguintes licenças: Júnior de Kart – PJK, Piloto Novato de Kart – PNK, Piloto Graduado de Kart – PGK, Piloto Sênior de Kart Am – PSK-Am, Piloto Sênior de Kart Pro – PSK-Pro.

§ 1º Pilotos convidados pela organização poderão participar da prova, ainda que não possuam licença específica de kart, desde que estejam devidamente licenciados para o ano de 2027 em alguma das categorias previstas no CDA.

§ 2º Pilotos com idade entre 13 anos completos em 2027, somente poderão participar mediante aprovação prévia da organização. Neste caso, a equipe deverá comunicar previamente a Secretaria de Prova antes da efetivação da inscrição. Adicionalmente, os karts dessas equipes deverão estar identificados com círculo laranja de 60 mm de diâmetro, colado ao lado da placa de numeração.

Composição das equipes – As equipes deverão ser compostas por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 3 (três) pilotos, independentemente da graduação individual, observando-se os critérios de elegibilidade e idades estabelecidas para cada subcategoria, previstas nos itens a, b e c desse artigo.

Inscrições em Equipes – Cada piloto poderá integrar apenas uma equipe durante o evento. A participação de piloto não inscrito em determinada equipe durante a realização da prova implicará na imediata desclassificação da referida equipe.

ARTIGO 3º – NORMAS GERAIS

I Poderão participar do GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart pilotos estrangeiros, devidamente licenciados e autorizados por sua Autoridade Desportiva Nacional (ASN).

II Os pilotos participantes, e seus representantes legais (concorrentes), suas equipes, preparadores, convidados e demais pessoas ligadas a eles, declaram, por meio da inscrição, conhecer integralmente este regulamento e os demais dispositivos complementares, comprometendo-se a cumpri-los, sob pena de sanções previstas.

III É de responsabilidade dos pilotos e equipes participantes manterem-se atualizados quanto a eventuais comunicados, adendos ou deliberações oficiais emitidas e publicadas pelo DK-FASP

IV A entrada e permanência de pessoas não autorizadas ou não credenciadas nas áreas técnico-desportivas do kartódromo são terminantemente proibidas, estando sujeitas às sanções previstas neste regulamento e demais normas aplicáveis no RNK 2026.

V A equipe e seu representante são integralmente responsáveis pela conduta de qualquer pessoa ligada a eles – como mecânicos, “coaches”, preparadores e demais acompanhantes – sendo passíveis de sanções disciplinares e desportivas previstas neste regulamento e demais normas aplicáveis no RNK 2026.

VI A responsabilidade pela utilização, instalação, manutenção e devolução dos equipamentos fornecidos pela organização – como sensores de cronometragem, componentes sorteados e demais itens obrigatórios – será exclusivamente da equipe e/ou seu representante legal (concorrente).

VII Em caso de perda, extravio ou danos aos sensores de cronometragem, será cobrado o valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais) por equipamento.

VIII As decisões da Direção de Provas e dos Comissários Desportivos serão soberanas e de cumprimento imediato, salvo disposição diversa prevista no RNK e no CDA.

ARTIGO 4º – INSCRIÇÕES

I As inscrições deverão ser realizadas exclusivamente por meio do aplicativo Interlagos/RBC, com o preenchimento dos dados solicitados e o pagamento das taxas correspondentes.

II As inscrições estarão abertas até 22/01/2027, com limite de 40 (quarenta equipes);

III No ato da inscrição, o piloto deverá obrigatoriamente vincular-se à sua equipe.

IV Todas as equipes com pilotos inscritos deverão estar pré-cadastradas por meio de formulário eletrônico da organização antes da inscrição de seus pilotos;

V O valor da inscrição seguirá o determinado no adendo da programação.

ARTIGO 5º – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO, SORTEIO DE MOTORES E EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES SORTEADOS

I Os motores serão locados junto à empresa RBC – Preparações de Motores Ltda.

II O sorteio será realizado no local e horário previstos no Adendo da programação, sob a supervisão de um oficial de competição;

III Os competidores deverão acompanhar todo o processo.

IV A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que o receber do fornecedor oficial, até o momento da sua devolução, será da equipe;

V A empresa RBC – Preparações de Motores Ltda responsabilizar-se-á por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;

VI Casos de mau uso, como danos por funcionamento incorreto em cavalete, entre outros, acarretarão indenização ao fornecedor de motores, conforme tabela de preços previamente divulgada pelo fornecedor oficial.

VII A RBC – Preparações de Motores Ltda. obriga-se a fornecer mediante locação, os motores preparados pela empresa para as equipes.

VIII A quantidade de motores será divulgada através de comunicados pela RBC, reservando-se a empresa o direito de aceitação de número maior de inscritos de acordo com à disponibilidade dos motores. Estarão garantidos os motores para as equipes que se inscreverem até a quarta-feira da semana que antecede a prova.

IX Motor, coletor de admissão, coletor de escapamento, e carburador serão sorteados e fornecidos pela RBC – Preparações de Motores Ltda.

X É obrigatória a presença do responsável pela equipe no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo responsável pela equipe, não poderá formular reclamação posterior dos itens vistoriados cabendo-lhe responder por eventual punição de adulteração ou anormalidade do equipamento. A equipe é responsável pelo motor, escapamento, curva do escapamento, e parte elétrica.

XI A equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo funcionário da RBC, perderá 5 posições no grid de largada. A equipe é responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar a RBC – Preparações de Motores Ltda integralmente pelos danos causados, nesse caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

XII A equipe deverá pagar no ato da devolução ou troca, pelo preço de tabela, as peças ou componentes dos itens citados no item IX deste artigo, em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, a equipe receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento do motor.

XIII A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita à disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, a equipe deverá aguardar a manutenção dos motores.

XIV A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará a equipe a perda de 5 (cinco) posições no grid de largada - Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos: • Quebra de biela, pistão • Fusão da biela ou rolamento do cárter.

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

XVI Qualquer solicitação de troca de motor deverá ser feita em até 30 (trinta) minutos após o término da atividade de pista que anteceda a solicitação.

XVII Na primeira troca, a equipe perderá cinco posições na ordem de largada, a partir da segunda troca perderá sete posições.

XVIII A devolução do motor locado deverá ser feita em até 30 (trinta) minutos após o término da última atividade de pista da categoria. O não cumprimento desta regra poderá acarretar multa de 10% (dez por cento) do valor da locação, dobrando a penalidade a cada reincidência.

ARTIGO 6º – FORMATO DA PROVA

I. Será obrigatória a utilização de sensores fornecidos pela cronometragem, durante todas as atividades de pista.

II. Tomada de tempos – A realização da tomada de tempos observará os seguintes critérios:

III. Caso o número de equipes inscritas seja igual ou inferior a 29 (vinte e nove), será realizada 1 (uma) sessão conjunta de tomada de tempos por categoria, com duração de 06 (seis) minutos;

IV. Caso o número de equipes inscritas seja superior a 29 (vinte e nove), as equipes serão divididas em 2 (dois) grupos, denominados Grupo I e Grupo II, definidos com base na combinação dos resultados obtidos nos treinos oficiais do evento. Serão realizadas 2 (duas) sessões de tomadas de tempos, com duração de 6 (seis) minutos cada, sendo uma para cada grupo.

V. Nos casos em que a tomada de tempos for dividida em grupos, a formação do grid de largada obedecerá ao seguinte critério:

VI. O grupo que registrar o melhor tempo absoluto ocupará, de acordo com a ordem interna de classificação do grupo, as posições ímpares do grid (1º, 3º, 5º, 7º, etc.), o outro grupo ocupará as posições pares (2º, 4º, 6º, 8º, etc.), igualmente respeitando a ordem de tempos registrada dentro do respectivo grupo, independentemente das condições climáticas enfrentadas.

Nota: A ordem de largada dentro de cada grupo será definida exclusivamente com base nos tempos obtidos pelos pilotos/equipes em sua respectiva sessão, sem nova comparação entre os grupos após a junção.

VII. Apenas 1 (um) piloto por equipe poderá participar da tomada de tempos;

VIII. Durante a tomada de tempos, não será permitido o acesso aos boxes nem a realização de reparos mecânicos. Em caso de qualquer dano ao kart, o piloto deverá encerrar imediatamente sua participação e dirigir-se à balança;

IX. Ao término da sessão, o piloto designado pela equipe que participou da tomada de tempos deverá pesar-se juntamente com o kart. O não cumprimento desta exigência implicará em desclassificação da equipe da sessão classificatória;

X. Caso seja constatada, a qualquer momento da tomada de tempos, qualquer irregularidade no sistema de escape do motor, ainda que acidental, o kart será desclassificado e largará na última posição do grid, independentemente de ter recebido ou não a bandeira preta com círculo laranja.

XI. Os pilotos/equipes que não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no grid determinadas por sorteio, logo após o último piloto/equipe classificado pela tomada de tempos.

XII. Largada – A largada será do tipo Le Mans, com piloto posicionado sentado no kart. O mecânico poderá dar partida no motor, devendo, no momento da exibição da placa de 30 segundos para a largada, retirar-se imediatamente para a área de boxes. A largada poderá ser por sinal luminoso ou bandeira a critério da Direção de Provas.

XIII. A prova terá duração de 350 voltas ou 6 (seis) horas mais uma volta, prevalecendo o evento que ocorrer primeiro.

XIV. Em caso de paralisação por bandeira vermelha, o tempo de interrupção será contabilizado no tempo total da prova, não havendo reposição.

XV. A bandeira azul será exibida aos pilotos a partir de 5h30min de prova decorridos, devendo ser mantida até o encerramento da corrida, com o objetivo de orientar os karts retardatários a facilitarem a ultrapassagem dos três primeiros colocados na Classificação Geral, conforme a posição apurada no momento da sinalização.

XVI. Cada piloto poderá permanecer na condução por, no máximo, 3 *stints* consecutivos. Caso esse limite máximo seja ultrapassado, a equipe será penalizada em 10 voltas por infração.

XVII. Voltas com parada obrigatória – Todas as equipes deverão cumprir as paradas obrigatórias conforme descrito abaixo. Cada piloto, ao sair do kart, deverá assinar a ficha de presença disponibilizada após a balança de pesagem da entrada do Parque Fechado.

a. 1 (uma) volta com parada obrigatória, com tempo mínimo de 15 (quinze) minutos;
b. 3 (três) voltas com paradas obrigatórias, com tempo mínimo de 5 (cinco) minutos cada.

XVIII. O fechamento do box para o cumprimento das paradas obrigatórias ocorrerá após 5h30min de prova. Após esse horário, nenhuma parada obrigatória poderá ser iniciada, exceto a parada do tipo Splash and Go, que é permitida somente após o fechamento do box.

XIX. Poderá ser realizada 1 (uma) parada adicional do tipo Splash and Go, realizada em ponto específico e previamente definido da pista ou do box aprovado previamente pela Direção de Provas. Essa parada é destinada exclusivamente ao reabastecimento do combustível, sendo proibidas quaisquer outras intervenções no kart ou troca de piloto. O Splash and Go poderá ser realizado apenas após o fechamento do box para paradas obrigatórias, após 5h30min de prova. O responsável da equipe deverá obrigatoriamente informar a organização no ponto de abastecimento que a parada será do tipo Splash and Go, a fim de registro e controle.

XX. Caso o piloto execute o Splash and Go sem registro ou fora das condições estabelecidas, a equipe será penalizada com a perda de 4 (quatro) voltas no resultado.

XXI. Durante qualquer abastecimento, o piloto deverá descer do kart. O reabastecimento será feito com o motor desligado, exclusivamente por membro autorizado da equipe ou staff oficial;

XXII. Após a conclusão do procedimento e liberação do kart pela equipe técnica, o piloto poderá retornar ao kart e seguir para a pista;

XXIII. A parada do tipo Splash and Go não será considerada como uma das paradas obrigatórias.

XXIV. O local de Splash and Go deverá ser previamente aprovado e identificado pela Direção de Prova, com presença de comissários para fiscalização.

ARTIGO 7º – INTERRUPÇÕES DE PROVA – BANDEIRA VERMELHA

I. O descumprimento de qualquer uma das regras previstas neste artigo poderá acarretar penalizações, desconto de voltas ou desclassificação da equipe, a critério dos Comissários Desportivos.

II. A parada obrigatória não será considerada válida se for realizada durante o período de paralisação por bandeira vermelha.

III. Caso o kart esteja dentro da área destinada a parada obrigatória no momento da exibição da bandeira vermelha:

   a. O tempo da parada será pausado;

   b. Será considerado apenas o tempo decorrido até a paralisação;

   c. O tempo restante deverá ser completado após a relargada da prova.

IV. Penalização: Caso a volta obrigatória não atinja o tempo mínimo exigido será aplicada penalização em forma de penalidade de tempo, equivalente ao dobro do tempo restante.

V. Não será considerada válida qualquer parada obrigatória realizada durante o período em que a prova estiver paralisada por bandeira vermelha.

VI. O tempo da parada será pausado;

VII. Em caso de bandeira vermelha com duração igual ou superior a 1 (uma) hora, 1 (uma) das paradas obrigatórias de 5 minutos será automaticamente desconsiderada do total regulamentar.

VIII. Se a paralisação for inferior a 1 hora, todas as paradas obrigatórias permanecem válidas.

IX. A entrada para cumprimento das paradas obrigatórias deverá ocorrer até 5h30min decorridos de prova. Caso a bandeira vermelha seja exibida antes desse tempo limite, e a prova seja reiniciada após 5h30min, de prova, a equipe que ainda não houver realizado todas as paradas obrigatórias terá um prazo máximo de 2 (duas) voltas após a relargada para cumpri-las.

ARTIGO 8º – NEUTRALIZAÇÃO DA PROVA

I. A neutralização será aplicada por meio de placas PROVA NEUTRALIZADA – seguindo obrigatoriamente os seguintes procedimentos:

II. O Diretor de Prova poderá decidir neutralizar uma bateria ou uma corrida. Esse procedimento será adotado apenas se a pista estiver obstruída ou se houver perigo físico imediato para pilotos ou oficiais, mas sem motivos suficientes para justificar a interrupção com bandeira vermelha.

III. Quando a neutralização for ordenada, todos os postos de observação exibirão uma bandeira amarela agitada e um quadro com a palavra "NEUTRALIZAÇÃO" (quadro branco com a inscrição em preto ou vermelho), que deverá ser mantido até o fim da neutralização.

IV. Todos os karts deverão alinhar-se atrás do kart líder, sendo expressamente proibidas as ultrapassagens, salvo se um kart apresentar um problema sério e ficar lento. Infrações a este item serão punidas com penalidade de tempo entre 30 segundos e 2 minutos. Caso a prova termine sob regime de neutralização, o tempo será somado ao resultado do kart infrator;

V. Durante as voltas de neutralização, o kart líder ditará o ritmo a uma velocidade moderada, e todos os outros karts deverão manter a formação o mais compacta possível.

VI. Nesse momento, o kart líder continuará a ditar o ritmo de forma moderada e constante.

VII. A retomada da corrida será sinalizada com a bandeira verde-amarela na linha de largada. Os karts devem estar alinhados em fila indiana, centralizados entre os corredores demarcados. É proibido acelerar antes de cruzar a linha amarela, exceto se o Diretor de Prova der a largada antes dessa linha ser alcançada.

VIII. As ultrapassagens continuam proibidas até que os karts cruzem a linha de cronometragem.

IX. Cada volta completada durante a neutralização será considerada como volta de corrida.

X. Caso a corrida termine durante a neutralização, a bandeira quadriculada será exibida como de costume.

XI. A neutralização não poderá durar mais de 6 voltas. Caso atinja esse limite, a corrida será interrompida com bandeira vermelha.

XII. Karts que necessitarem 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;

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

ARTIGO 9º – ACESSO À PISTA

I Somente terão acesso à pista para qualquer atividade os karts que estejam devidamente equipados com o sensor de cronometragem, instalado conforme as normas do RNK 2026. O kart que apresentar irregularidade no sensor receberá sinalização com bandeira preta com círculo laranja e deverá retornar ao Parque Fechado para verificação e eventual reparo. Caso não seja constatado problema técnico, poderá ser aplicada penalização à equipe.

II A organização fornecerá jalecos, sendo permitido apenas um jaleco por kart. Os profissionais identificados com o jaleco terão a obrigação de prestar auxílio a qualquer conjunto que necessite de ajuda e esteja mais próximo, independentemente da equipe. O descumprimento desta obrigação poderá acarretar penalização para a equipe representada.

III Durante a formação do grid, será permitida a presença de um único empurrador por kart, devidamente identificado com o jaleco fornecido pela organização, tanto no pré-grid quanto no grid de largada. Após o início da volta de apresentação, somente os empurradores trajando os jalecos autorizados poderão permanecer na pista.

ARTIGO 10º – ENTRADA DE BOX

I. O piloto deverá parar completamente o kart sobre a balança de pesagem e aguardar a liberação do comissário técnico responsável.

II. Após a liberação, o piloto deverá seguir com o kart desligado até o box, sendo empurrado pelo seu mecânico, sem dar partida no motor. Será expressamente proibido o tráfego nos boxes de karts com o motor em funcionamento. A inobservância desta proibição implicará em penalidade a ser decidida pelos Comissários Desportivos.

III. Em caso de quebra na pista, qualquer mecânico poderá auxiliar na retirada do kart, desde que autorizado pela Direção de Prova. A entrada será permitida somente após liberação expressa de um Comissário de Prova.

ARTIGO 11º – REPAROS MECÂNICOS

I. Todo e qualquer reparo mecânico durante a prova deverá ser realizado na área definida pela Direção de Provas, que poderá ser nos boxes ou no Parque Fechado, conforme estrutura disponibilizada.

II. Em caso de quebra, acidente, pane seca ou qualquer outro motivo que impeça o piloto de retornar com recursos próprios, o Chefe de Equipe deverá comunicar o Diretor de Prova, que poderá neutralizar a prova a seu critério. A autorização para retirada do kart da pista ocorrerá somente após todos os karts estarem em marcha reduzida, com ultrapassagens proibidas.

III. A entrada de mecânicos na pista somente será permitida com autorização expressa do Diretor de Provas. O descumprimento acarretará penalização para a equipe.

IV. Para a tomada de tempos e da prova, cada equipe terá direito a ingressar no Parque Fechado com apenas um kart, não podendo trocá-lo após o ingresso nesta área, Em caso de necessidade, será permitida a troca de chassi e/ou motor durante a prova, desde que os componentes substituídos estejam previamente lacrados pela organização e a substituição seja autorizada por um Comissário Técnico. Da mesma forma, qualquer substituição ou manutenção em componentes lacrados somente poderá ser realizada com autorização formal do Comissário Técnico

V. O kart que for encaminhado para abastecimento não poderá receber nenhum tipo de reparo mecânico, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico. A não observância implicará penalização.

VI. Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempos e no grid de largada da prova.

VII. O funcionamento de motores será permitido apenas durante as atividades programadas. Em áreas de manutenção, o motor só poderá ser ligado com a autorização de um Comissário Técnico ou da Direção de Prova.

VIII. Reparos realizados na pista pelo próprio piloto serão permitidos, desde que:

a. não envolvam auxílio externo;

b. não apresentem risco à segurança.

ARTIGO 12º – RÁDIO COMUNICADOR

I. É permitido o uso de rádio comunicador, de qualquer modelo, entre piloto e equipe durante treinos e prova.

II. É proibida a utilização de celulares fixados ao kart, com ou sem o uso de aplicativos de comunicação, durante qualquer momento dos treinos oficiais ou prova.

III. Somente serão permitidos painéis de aquisição de dados, desde que estejam devidamente fixados ao volante com estrutura segura.

ARTIGO 13º – PNEUS

I. Os pneus para todas as categorias serão da marca MG Tires, conforme especificações e quantidades definidas na tabela abaixo:

II. Para a tomada de tempo e provas: Será obrigatória a utilização de 2 (dois) jogos de pneus sorteados pela organização. Estes jogos de pneus deverão ser adquiridos junto ao distribuidor MG pneus, onde a equipe receberá um “voucher” que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo adendo específico. O não comparecimento ao sorteio de pneus no horário determinado acarretará a equipe a perda da melhor volta da tomada de tempos.

III. Esses pneus identificados com código de barras e registrados, ficarão em posse das equipes, sendo, portanto, total responsabilidade das equipes as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após Tomada de Tempo, provas ou relatório impresso de verificação efetuado pela organização do evento. Caso seja comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico a equipe estará automaticamente excluída da Tomada de Tempo e/ou prova.

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

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

VI. Todas as equipes, deverão sortear os pneus dentro do horário estabelecido na programação.

VII. A utilização do pneu do tipo WET lacrado, poderá ser determinada pelo Diretor de Prova em função das condições da pista; A equipe escolherá um único jogo de pneus, de fabricação nacional e homologado, da marca MG Pneus, que deverá ser levado para lacrar no momento do sorteio/lacração dos pneus Slick. Somente os pneus de chuva lacrados poderão ser usados. Caso ocorra chuva por mais de uma hora os comissários avaliarão a utilização de mais um jogo de pneus de chuva, tipo WET.

VIII. Caso um pneu apresente furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então, a troca por um segundo pneu, se a troca ocorrer antes do início da prova a equipe perderá 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

IX. Qualquer procedimento contrário ao estabelecido neste artigo implicará na punição da equipe, e os pneus não serão mais válidos para utilização no evento.

X. A equipe será excluída do evento, independentemente de outras sanções, caso:

a. Utilize em seu kart pelo menos um pneu de outra equipe (a que usou e a que cedeu);

b. Ceda pelo menos um de seus pneus lacrados, para outra equipe utilizar em seu kart;

c. Use pelo menos um pneu não lacrado pela organização (salvo em caso de chuva nos treinos);

d. Utilize pneus lacrados para treino na tomada de tempos e/ou Prova ou vice-versa;

e. Em função de seu kart, o piloto ou qualquer outra pessoa tente adulterar a identificação de pelo menos um pneu, ou que atue em função de atrapalhar, impedir a verificação ou ludibriar os Comissários de modo a obter vantagem ilegítima.

Nota: A FASP e o clube organizador não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelo fabricante para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante.

ARTIGO 14º – ABASTECIMENTO

I. O tanque de combustível deverá ser apresentado para o abastecimento completamente vazio, incluindo as mangueiras,

II. Os Comissários Técnicos poderão, a qualquer momento, exigir o esvaziamento completo do tanque e a realização de novo abastecimento sob supervisão, a título de pré-vistoria técnica.

III. Será de responsabilidade da equipe a apresentação do kart para abastecimento em tempo hábil, garantindo sua participação regular nas atividades seguintes.

IV. É proibido o uso de combustível que não seja o fornecido pela organização, bem como qualquer tipo de adulteração por aditivos ou modificadores de combustão. A infração poderá resultar na exclusão da equipe da prova.

V. Durante qualquer procedimento de abastecimento, o motor deverá permanecer desligado e o piloto fora do kart, por medida de segurança.

VI. O abastecimento deverá ser realizado exclusivamente no recinto determinado pela organização, e apenas por pessoas credenciadas para esta função.

VII. O tanque de combustível deverá ser original do fabricante do chassi, sendo vedado o uso de tanques de outros fabricantes.

VIII. O abastecimento durante a prova será feito antes da pesagem de saída para a pista.

IX. Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas:

X. Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;

XI. Retornar com o kart ao box após o abastecimento;

XII. Permanecer no Parque Fechado após o abastecimento e a montagem de pneus, salvo pessoas da Direção de Prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva, ou ainda pessoas credenciadas com liberação da Direção de Prova;

ARTIGO 15º – PESO

I. O peso mínimo obrigatório correspondente ao peso total do conjunto kart e piloto em ordem de marcha será de 183 kg. Este peso é absoluto e poderá ser verificado a qualquer momento pelos Comissários Técnicos, inclusive durante os treinos, a tomada de tempos, a prova ou nas passagens pelos boxes.

II. O kart deverá estar obrigatoriamente desligado sobre a balança no momento da pesagem.

III. A constatação de falta de peso ao final da tomada de tempos acarretará a desclassificação da equipe da respectiva sessão, sem prejuízo da continuidade na competição.

IV. Durante os treinos realizados com motores sorteados pela organização, será obrigatória a passagem pela balança na entrada e saída dos boxes.

V. Somente será liberado para a pista o kart que estiver com o peso mínimo absoluto, conforme especificado neste artigo

VI. Durante a prova, sempre que o kart adentrar aos boxes, por qualquer motivo, deverá obrigatoriamente passar pela balança antes de retornar à pista.

VII. O kart somente poderá retornar à pista se estiver com o peso mínimo para saída de box, conforme tabela Artigo 15º.

VIII. Caso a equipe decida alterar o peso do kart após a pesagem, será obrigatória nova pesagem, respeitando a ordem da fila.

IX. O kart poderá ser pesado também durante a prova por determinação da Direção de Prova ou dos Comissários Técnicos.

X. O lastro, quando utilizado, deverá estar solidamente fixado no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contraporca.

XI. Não serão aceitas porcas do tipo “Parlock” sem a presença de contraporca. Todo lastro estará sujeito à vistoria e aprovação da Comissão Técnica. A fixação incorreta, intencional ou não, será considerada motivo suficiente para desclassificação, por se tratar de questão de segurança.

XII. A constatação de lastro solto acarretará a imediata exclusão da equipe da tomada de tempos ou da Prova.

XIII. É permitido o uso de sistema de engate rápido para fixação de placas de lastro, somente nos pinos fixados ao chassi.

XIV. É vedada a utilização deste sistema em lastros fixados ao banco.

XV. Será permitida a utilização de capas de banco com material granulado, desde que sua construção e fixação sejam aprovadas previamente pelos Comissários Técnicos.

ARTIGO 16º – EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS

I. É obrigatório, nos treinos oficiais, tomada de tempos e da prova, o uso de indumentária completa, conforme prescrito no RNK 2026 para cada categoria.

II. Durante a prova, será obrigatória a identificação do nome do piloto na parte frontal do capacete, em local visível, com medida mínima de 2 cm de altura na vertical.

ARTIGO 17º – VISTORIA TÉCNICA

I. Ao término da tomada de tempos e da prova, todos os conjuntos kart/piloto serão pesados e vistoriados a critério dos comissários técnicos, ficando retidos no Parque Fechado até a liberação por parte desses oficiais. A vistoria ocorrerá a critério dos comissários técnicos quanto ao número de karts e aos itens a serem examinados, ficando os karts escolhidos retidos no Parque Fechado até a liberação por parte desses oficiais.

II. Após o término da tomada de tempos e da prova, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos comissários técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados da atividade.

III. Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença de um representante por equipe será permitida. Será proibida a permanência de quaisquer outros mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.

ARTIGO 18º − RELAÇÃO COROA/PINHÃO

I. Estará em conformidade com o adendo a ser emitido oportunamente.

ARTIGO 19º – SORTEIO DE COMPONENTES

I. A Comissão Técnica poderá sortear, no momento que julgar conveniente, os componentes (escape, flexível, abafador, flange, eixos, etc.) para serem utilizados no evento.

ARTIGO 20º – CLASSIFICAÇÃO FINAL E PREMIAÇÃO

I. A classificação final será definida pela quantidade de voltas completadas por cada equipe até o término da prova. A equipe vencedora do GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart, em sua respectiva categoria, será aquela que completar o maior número de voltas dentro do tempo estabelecido neste regulamento.

II. Serão premiados com troféus e medalhas os seguintes pilotos e equipes:

III. Do 1º ao 6º lugar na categoria Geral, 01 (um) troféu para cada piloto, correspondente à posição final;

IV. Do 1º ao 3º lugar nas categorias F4 Sênior e F4 Super Sênior, correspondente à posição final;

V. Medalhas individuais para cada piloto participante;

VI. A equipe que conquistar a pole position receberá 1 troféu;

VII. A equipe campeã de cada categoria receberá 1 troféu adicional, destinado ao Chefe de Equipe.

ARTIGO 21º – PENALIZAÇÕES

I. As penalizações poderão ser aplicadas durante a tomada de tempos ou a Prova, conforme determinação da Direção de Prova ou dos Comissários Desportivos. Abaixo, seguem os tipos de infrações e respectivas penalidades:

II. Bandeira de advertência: o piloto/equipe deverá cumprir uma penalidade de tempo de 10 segundos.

III. Ultrapassagem sob bandeira amarela durante neutralização: Bandeira de advertência a ser cumprida após a relargada.

IV. Corte de pista (avaliado pelos comissários): Bandeira de advertência (penalidade de tempo de 10 segundos).

V. Invasão de pista por membros da equipe sem autorização: penalidade de tempo de 1 minuto.

VI. Transitar em sentido contrário na área de box sem autorização: penalidade de tempo de 1 minuto.

VII. Desrespeito à bandeira preta com círculo laranja: penalidade de tempo de 2 minutos.

VIII. Resgate de kart na pista sem autorização da Direção de Prova: penalidade de tempo de 1 minuto.

IX. Auxílio na balança (Balança I): Proibido auxílio junto à plataforma de pesagem ou na área da balança. Penalidade: Bandeira de advertência.

X. Velocidade excessiva após liberação da balança (Balança II): penalidade de tempo de 30 segundos.

XI. Falta de peso – tomada de tempos: Desclassificação da equipe da sessão.

XII. Falta de peso – Prova:

a. 1ª falta – Time Penalty 10 minutos, ou de 11 voltas se for no final da corrida;

b. 2ª falta – Time Penalty 15 minutos, ou de 16 voltas se for no final da corrida;

c. 3ª falta - desclassificação

XIII. Perda de peça por colisão: A exclusão pode ser avaliada pela Direção de Prova e comissários desportivos,

XIV. Kart com falta de peso auxiliando outro: Ambos podem ser penalizados a critério dos Comissários Desportivos.

XV. Penalizações Relativas às Paradas Obrigatórias:

a. a equipe será penalizada com o dobro do tempo que faltou para completar o tempo.

b. Parada de 5 minutos não cumprida: Perda de 10 voltas por parada não realizada.

c. Parada de 15 minutos não cumprida: Perda de 30 voltas por parada não realizada.

XVI. Penalizações Relativas aos Pneus:

a. Código de barras ilegível:

b. Penalização de 1 minuto por pneu cuja leitura de código de barras (externo ou interno) não for possível.

c. A manutenção dos códigos em estado legível é responsabilidade da equipe.

d. Caso detectada deterioração, a equipe deverá solicitar nova marcação a um Comissário Técnico para evitar a penalização.

e. Adição de aditivos ou substâncias aos pneus: Aplicação de qualquer produto, interna ou externamente, com objetivo de alterar características do pneu, facilitar montagem ou obter vantagem, acarretará a desclassificação da equipe da prova.

XVII. Outras Infrações Técnicas:

a. Manutenção externa não autorizada (Manutenção I): Caso o kart receba ajuda externa na pista e não se dirija imediatamente aos boxes, a equipe será penalizada com bandeira de advertência.

b. Kart inativo nos boxes para benefício de outro:

c. Karts parados nos boxes por mais de 40 minutos, com indícios de estarem sendo preservados para ajudar outro kart da equipe na pista, poderão ser excluídos do evento e não poderão retornar à pista.

XVIII. Cumprimento de Penalidades – Área de cumprimento: Todos os penalidade de tempo deverá ser cumpridos em área determinada pela Direção de Provas, sob supervisão.

ARTIGO 22º – RESPONSABILIDADES

I. A FASP, o clube, os patrocinadores, os apoiadores, e os fornecedores envolvidos no GP Cidade de São Paulo - 250 Milhas de Kart, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos, tomada de tempos e da prova. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que as tiver(em) cometido, ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s), ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

ARTIGO 23º – RECLAMAÇÕES E CASOS OMISSOS

I. Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:

a. Por escrito;

b. Em conformidade com o disposto no RNK 2026.

II. Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários desportivos.

ARTIGO 25º – DISPOSIÇÕES FINAIS

I. O presente regulamento foi elaborado pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo (DKFASP). Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo.

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 23 de dezembro de 2026

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Ricardo Bignotto/Cristian Ramos
DK-FASP Departamento de Kart