



Federação
Mineira de
Automobilismo



GP SÃO PAULO

KARTÓDOROMO Ayrton Senna – Interlagos – São Paulo – SP

01 A 04 DE JUNHO DE 2016

REGULAMENTO PARTICULAR

1 – REGULAMENTAÇÃO: Este evento estará submetido ao CDI, ao CDA, ao Regulamento do TOP KART Brasil e a este Regulamento Particular.

2 – PROMOÇÃO – FASP, FAUESC e FMA

3 – ORGANIZAÇÃO – FASP

4 – SUPERVISÃO – FASP, FAUESC e FMA

5 – AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS:

Governador do Estado:	Geraldo Alckmin
Prefeito Municipal:	Fernando Haddad

6 – AUTORIDADES DESPORTIVAS:

Presidente da CBA:	Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente do CTDN:	Nestor Valduga
Presidente da CNK:	Rubéns Gatti
Presidente da FASP:	José Aloísio Cardoso Bastos
Presidente da FAUESC:	Almir B. Petris
Presidente da FMA:	Pedro Sereno de Mattos

7 – AUTORIDADES DA PROVA:

Diretor de Prova:	Bruno Barônio
Diretor Adjunto:	A ser nomeado
Comissários Desportivos:	Antônio Manoel dos Santos Victor Tadeu de Andrade Cristian Ramos Marco Lúcio da Silva Ferreira Percy Vieira da Silva
Comissários Técnicos:	Luiz Fernando Machado Esmeraldo Ricardo Bignotto
Auxiliares Técnicos:	A ser nomeado A ser nomeado A ser nomeado A ser nomeado
Secretária:	Marcelo Quick de Mattos Nicole Melo
Serviço Médico:	SP Salva
Médico Responsável:	A ser indicado
Cronometragem:	Cronoello
Chefe de Pista:	A ser nomeado

8 – CATEGORIAS:

Cadete Honda;
Júnior Menor;
Júnior;
Sudam;
Master;
Super Sênior;
Formula 4
Shifter;

9 – INSCRIÇÕES:

Para solicitar sua inscrição no evento, o piloto deverá preencher a ficha de inscrição no Portal <http://www.topkartbrasil.com.br>. Para que a inscrição seja confirmada, o piloto deverá obedecer ao seguinte procedimento:

I O piloto deverá informar na ficha de inscrição, quais as marcas dos equipamentos (chassi e motor) que utilizará. Essas marcas não poderão ser trocadas por outras durante o evento.

a) No caso da inscrição ter sido efetuada antecipadamente, uma eventual mudança da(s) marca(s) do chassi e/ou do motor, poderá ser solicitada, desde que por escrito, no máximo até a última quarta-feira anterior ao início dos treinos livres oficiais.

II Efetuar o pagamento das taxas de inscrição, de locação do motor, de combustível e do fundo de prêmios, constantes nas tabelas das alíneas a, b e c deste inciso, conforme o período, seguindo as orientações do site do TOP KART Brasil no momento da inscrição:

a)

PERÍODO DE 28 DE ABRIL A 13 DE MAIO					
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	LOCAÇÃO DO MOTOR	COMBUSTÍVEL	FUNDO DE PRÊMIO	SOMA
Cadete Honda	R\$ 400,00	R\$ 250,00	R\$ 96,00	R\$ 50,00	R\$ 796,00
Formula 4	R\$ 600,00	R\$ 400,00	R\$ 232,00	R\$ 100,00	R\$ 1.332,00
Sudam	R\$ 1.000,00		R\$ 377,00	R\$ 150,00	R\$ 1.527,00
Demais categorias TOP KART	R\$ 1.000,00		R\$ 377,00	R\$ 100,00	R\$ 1.477,00

b)

PERÍODO DE 14 DE MAIO A 27 DE MAIO					
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	COMBUSTÍVEL	FUNDO DE PRÊMIO	SOMA
Cadete Honda	R\$ 450,00	R\$ 320,00	R\$ 96,00	R\$ 50,00	R\$ 916,00
Formula 4	R\$ 650,00	R\$ 450,00	R\$ 232,00	R\$ 100,00	R\$ 1.432,00
Sudam	R\$ 1.150,00		R\$ 377,00	R\$ 150,00	R\$ 1.677,00
Demais categorias TOP KART	R\$ 1.150,00		R\$ 377,00	R\$ 100,00	R\$ 1.627,00

c)

APÓS O PRAZO (b), e ATÉ A DATA DA PROVA					
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	COMBUSTÍVEL	FUNDO DE PRÊMIO	SOMA
Cadete Honda	R\$ 500,00	R\$ 400,00	R\$ 96,00	R\$ 50,00	R\$ 1.046,00
Formula 4	R\$ 700,00	R\$ 500,00	R\$ 232,00	R\$ 100,00	R\$ 1.532,00
Sudam	R\$ 1.300,00		R\$ 377,00	R\$ 150,00	R\$ 1.827,00
Demais categorias TOP KART	R\$ 1.300,00		R\$ 377,00	R\$ 100,00	R\$ 1.777,00

Demais informações: Artigo 4º do Regulamento Geral do TOP KART Brasil 2016

10 – KARTÓDROMO:

Kartódromo Ayrton Senna – Interlagos – São Paulo - SP

Contato: Antônio Carlos Pinotti – 11.2577.0522 - **E-mail:** presidente@faspnet.com.br

Extensão – 1.150m. no sentido horário

Data: 01 a 04 de junho de 2016 – São Paulo – SP

11 – SEGURANÇA:

Faqui Segurança

12 – PROGRAMAÇÃO:

Conforme tabelas anexas

13 – ACESSO À PISTA:

Somente terão acesso à pista para qualquer atividade, os karts equipados com o sensor da cronometragem, e estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem lateral esquerda, na posição vertical, no mínimo a 10 cm da extremidade frontal da mesma. Caso o desenho da carenagem impossibilite esta fixação, a mesma ficará a critério do comissário técnico. A utilização dos sensores nesta posição será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s). Poderá ser exigida uma caução referente ao sensor de cronometragem.

- A organização deverá fornecer jalecos identificados com um número para cada kart, de cores diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, os empurradores identificados terão a obrigação de empurrar qualquer conjunto que necessitar e que estiver mais próximo do que outro empurrador, sob pena de punição ao piloto que o empurrador representar.
- No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação será permitida a presença, no "grid" de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização.

14 – USO DO BOX:

Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.

- Será expressamente proibido o tráfego de karts com o motor em funcionamento nos boxes. A inobservância desta proibição implicará em penalidade de conformidade com o artigo 17 do regulamento geral do TOP KART Brasil.
- Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes.
- Mecânicos, auxiliares, chefes de times, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes, usando calçado fechado.

15 – MANUTENÇÃO:

Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova sinalizará ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

a) Treinos livres ou de aquecimento – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, para que seu time efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar a direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento;

b) Tomada de tempo – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade;

c) Baterias ou prova – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova;

- A desobediência ao disposto na letra *a* deste item implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 17 do regulamento do TOP KART Brasil e ao CDA, a critério dos comissários desportivos.
- A desobediência ao disposto nas letras *b* e *c* deste item implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.
- O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no "grid" de largada;
- Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos chassis ou motores lacrados, deverá ser solicitada a autorização do comissário técnico, que poderá ou não concedê-la.

16 – PNEUS:

Somente poderão ser utilizados para os treinos oficiais, tomada de tempo, eventual repescagem, baterias e provas, pneus fornecidos pela organização, que serão sorteados, identificados e entregues para serem montados pelos times no Parque Fechado, e devolvidos à organização para a guarda.

17 - ABASTECIMENTO:

Tanto na tomada de tempo e eventual repescagem quanto nas baterias, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o Artigo 24 do regulamento geral do TOP KART Brasil.

- Será expressamente proibido, sob pena das sanções previstas:
 - a) Usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores, ou adulterar o mesmo;
 - b) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie em todo o parque fechado;
 - c) Retornar com o kart ao Box, após abastecido;
 - d) A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja da Direção de Prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva.

18 – TOMADA DE TEMPO:

Será obrigatória a utilização pelos concorrentes, de sensores fornecidos por empresa de Cronometragem credenciada pela “CBA”, durante todo o evento. Será obrigatória pela equipe de cronometragem a divulgação dos tempos dos treinos livres, e de todas as atividades em pista.

- As sessões de tomada de tempo serão de dez minutos para cada grupo.
- A composição dos grupos para a tomada de tempo será determinada através de sorteio, e por categoria. A quantidade de karts por grupo será definida pelos Comissários Desportivos.
- Será realizada 01 tomada de tempo por categoria.
- Para os pilotos que não comparecerem ao abastecimento no horário previsto, não será permitida a tomada de tempo, devendo os mesmos alinharem após o ultimo piloto classificado pela tomada de tempo, obedecida a ordem do sorteio.
- Os concorrentes que não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no "grid" determinadas por sorteio, logo após o ultimo piloto classificado pela tomada de tempo.

19 – BATERIAS E FORMAÇÃO DO "GRID" DE LARGADA:

- Duas baterias classificatórias – realizadas no circuito principal, obedecendo ao seguinte numero de voltas:
 - a) Cadete Honda: 10 voltas;
 - b) Demais categorias: 13 voltas;
- A bateria final obedecerá ao seguinte numero de voltas:
 - a) Cadete Honda: 18 voltas;
 - b) Demais categorias: 20 voltas;
- A formação do “GRID” de largada obedecerá ao Artigo 13 do regulamento do TOP KART Brasil.

20 – LARGADA:

- I A largada poderá ser:
- a) Por sinal luminoso;
 - b) Por bandeira;

21 – CATEGORIA LOCAL: SHIFTER:

- a) Aberta a pilotos filiados à CBA, com cédula desportiva de 2016 PJK (com 14 anos completos), PK, PGK PSK B e PSKA.

REGULAMENTO TÉCNICO:

I

MOTOR - Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

- a) TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
- b) MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15);
- c) OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
- d) BMB: modelo RAZ(27/M/18)
- e) IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18)
- f) E motores com homologação CIK/FIA (XX/M/21).

Proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:

- a) CABEÇOTE (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;

b) **PISTÃO** – Permitido usar qualquer pistão, desde que mantida a cilindrada em 125 cc, nas medidas 53.93 até 53.98mm (junta do cilindro liberado).

c) **CILINDRO** - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nikasil.

A) CABEÇOTE - Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (M14 e passo de 1,25) e comprimento (18,5mm), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.

B) PISTÃO – Permitido utilizar qualquer pistão original de fabricantes homologados de motor sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

C) CILINDRO – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

D) BIELA – Original TM ou nacional das marcas lame, KTT, PPK, MR, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

E) CARTER – Preparação Livre

F) 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.

G) VELAS – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.

H) FLANGE – Livre.

I) PIRÂMIDE - Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

J) FILTRO DE AR - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.

II CARBURADOR– Delorto VHS 30mm 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.

III ESCAPAMENTO – Livre de marca com homologação CIK. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.

IV CAMBIO - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

V RELAÇÃO - Livre

VI CHASSI – Homologação CBA ou CIK/FIA. É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.

A) FREIOS – Podem ser utilizados freios traseiros e dianteiros acionados pelo pé esquerdo, estes também com homologação CBA ou CIK/FIA (sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s), disco(s), pastilha(s) e mangueira (s)).

B) EIXO - O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

40 2,9

50 1,9

C) PARA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de plástico, homologação CIK/FIA ou CBA.

VII PESO - 180 Kg.

VIII IDENTIFICAÇÃO - Deverá ter fundo na cor amarela e com número na cor preta e a numeração conforme artigo 38.

IX OUTROS - Os itens não relacionados deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

São Paulo, 26 de abril de 2016.

Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo - FASP