



REGULAMENTO PAULISTA DE KART 2023

34 KARTÓDROMO INTERNACIONAL DE GUARATINGUETÁ – SP

UNAKART - UNIÃO NACIONAL DE KART

Versão 1.1 - 29.03.2023

CAMPEONATO PAULISTA DE KART

Regulamento Técnico e Desportivo – Versão 1.

1. LOCAL E PERÍODO

1.1. O Campeonato Paulista de Kart será disputado em 9 etapas que serão realizadas no 34 Kartódromo de Guaratinguetá, no endereço Rodovia Presidente Dutra, 232 - Internacional Park, Guaratinguetá – SP.

1ª Etapa 11 de Março

2ª Etapa 01 de Abril

3ª Etapa 13 de Maio

4ª Etapa 03 de Junho

5ª Etapa 08 de Julho

6ª Etapa 12 de Agosto

7ª Etapa 02 de Setembro

8ª Etapa 07 de Outubro

9ª Etapa 11 de Novembro

2. PARTICIPANTES

2.1. Aberto a pilotos profissionais e amadores maiores de 18 anos, menores com autorização do responsável, aptos à utilização de karts;

2.2. Todos os participantes OBRIGATORIAMENTE deverão assinar um termo de responsabilidade declarando estarem cientes dos riscos que envolvem a prática do kartismo e assumindo toda e qualquer responsabilidade por acidentes e danos físicos durante todo decorrer do evento;

2.3. O referido termo será entregue pela administração no momento do pagamento ou da confirmação da inscrição (pagamentos antecipados) do evento a cada etapa disputada;

2.4. A associação de todo o piloto participante à União Nacional de Kart (UnaKart) pode ser feita online, através do site www.unakart.com.br.

3. INFORMAÇÕES

3.1. Informações completas e nosso site <https://unakart.com.br> , Instagram @unakart e transmissões ao vivo em <https://YouTube.com./KARTF1>

REGULAMENTO DESPORTIVO

4. INDUMENTÁRIA DO PILOTO

4.1. Obrigatório o uso de macacão, luvas, capacete e sapatilhas fechados, específicas para prática de pilotagem automotiva em condições de uso adequado e em bom estado de conservação;

4.2. É obrigatório o uso de protetor de pescoço para as categoria Cadete;

4.3. Aos usuários dos boxes e parque fechado, fica determinado o uso de calçados fechados. Os fiscais poderão fiscalizar e exigir o reparo ou troca do vestuário, caso observem o mal estado ou algo que coloque a segurança do piloto em risco.

5. IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO (Todas categorias de kart profissional)

5.1. Cabe a equipe e ao piloto no ato de sua inscrição, no site ou na secretaria do kartódromo, apontar o número de seu kart e observar se na lista de pilotos inscritos já não existem karts com a mesma numeração;

5.2. Caso já exista o piloto deverá apontar outra numeração que não esteja ainda inscrita;

5.3. O numeral do piloto, deverá estar exposto na gravata e no para-choque traseiro, em placa tamanho padrão kart (20cm x 20cm).

6. FORMA DE DISPUTA (de 6.1 a 6.7 para Karts de Competição e de 6.8 à 6.12 para Categorias Indoor)

6.1. Para os Karts de Competição Será disputado em forma de warm-up, qualify e duas (2) baterias, realizadas em um único dia;

6.2. Warm-up – (exceção a categoria indoor) Ao início das atividades no domingo de corrida, de acordo com horário pré-estabelecido para ajustes finais (ver regulamento particular da prova). Também será utilizado para o reconhecimento da pista e análise técnica das condições pela equipe técnica da organização;

6.3. Qualify (Tomada de tempo) – Cinco (5) voltas ou 5 minutos (o que ocorrer primeiro). O grid de largada será determinado do mais rápido para o mais lento. Os concorrentes de qualquer categoria que não participarem do qualify, largarão nas últimas posições, ficando a critério do diretor de prova o posicionamento destes corredores;

6.4. 1º Bateria – após a classificação, será iniciada de acordo com o cronograma, na ordem classificatória do qualify. Terá duração (15) quinze minutos mais uma volta. Após a bandeirada final, todos os competidores deverão se dirigir ao parque fechado para prioritariamente efetuar a pesagem.

6.5. 2º Bateria – a formação do grid desta bateria será pela ordem de chegada da primeira bateria para todas as categorias de kart profissional (próprio, ver item 6.6) e com a inversão dos 6 primeiros colocados nas categorias Master e Graduados do Indoor. Terá duração de 15 (quinze) minutos mais uma volta. Após a bandeirada final, todos os competidores deverão se dirigir ao parque fechado para prioritariamente efetuar a pesagem.

6.6. INVERSÃO DOS MOTORES: Entre a primeira e a segunda bateria, todos os motores dos participantes podem ser invertidos sob decisão do promotor do evento, de acordo com a ordem de chegada da primeira. Sendo assim, o vencedor da primeira bateria utilizará o motor do último colocado e o último, o motor do vencedor. O mesmo do segundo colocado com o penúltimo e assim por diante.

6.7. SAFETY CAR VIRTUAL: A critério do Diretor de Provas e da Organização, o Safety Car Virtual pode ou não ser utilizado nas etapas, avisado no briefing dos pilotos através deste procedimento: Entre o sexto e o décimo minuto de corrida, o PSDP (ponto de sinalização de prova) aplicará a bandeira de realinhamento a partir do líder à todo os pilotos na pista. Logo, o líder deverá diminuir a velocidade para aguardar o reagrupamento do pelotão. Quando

este estiver reagrupado e a critério do diretor de provas, será autorizada uma nova largada em fila indiana.

6.8. CATEGORIAS INDOOR: Qualify (tomada de tempo) como no item 6.3.

6.9. CATEGORIAS INDOOR: 1º Bateria – após a classificação, será iniciada de acordo com o cronograma, na ordem classificatória do qualify. Terá duração (5) cinco minutos mais uma volta. Logo, o grid será alinhado para a largada da corrida de (15) quinze minutos, que poderá ser parada ou lançada, definida pelo diretor de provas.

6.10. CATEGORIAS INDOOR: 2º Bateria – após a classificação, será iniciada de acordo com o cronograma, na ordem classificatória do qualify. Terá duração (5) cinco minutos mais uma volta. Logo, o grid será alinhado para a largada da corrida de (15) quinze minutos, que poderá ser parada ou lançada, definida pelo diretor de provas.

6.11. A oficial é sempre ao FINAL de cada uma das 2 baterias, onde o piloto deve estar no peso mínimo da categoria, ou será reclassificado para última posição.

6.12. A troca de Karts é livre, desde que o piloto dê uma volta com o kart na pista, dentro dos karts remanescentes dos sorteios. As trocas podem ser feitas a qualquer momento durante o Qualify e durante as corridas, sem qualquer punição ao piloto. Entretanto, se a troca for feita após a bandeirada do qualify ou da volta de reconhecimento, o competidor larga em último.

7. PESAGEM

7.1. As pesagens serão efetuadas imediatamente após ao término de cada corrida, logo a chegada ao parque fechado;

7.2. Todos serão pesados após o término de cada corrida ou a critério dos comissários técnicos;

7.3. Cada competidor terá no máximo três tentativas de pesagem. Esgotadas as três tentativas e não cumprido o requisito de peso mínimo, o piloto será reclassificado para a última posição, não podendo haver nova pesagem posterior;

7.4. Mesmo em caso de abandono, o competidor é obrigado a levar seu kart até a balança para a pesagem ao fim da prova, a fim de evitar a desclassificação; Caso alguma peça tenha caído do seu kart, esta pesa não pode ser adicionada à pesagem. A pesagem é feita apenas como o kart chegou mais o piloto, sem a adição das peças perdidas durante a prova;

7.5. Após a pesagem serão retidos em regime de parque fechado os três primeiros colocados ou mais, a critério dos comissários, sendo os demais liberados. Estes três karts ou mais karts, serão liberados após vistoria técnica de chassi e lacres do motor. Exceto categorias Força Livre que não terá os três primeiros retidos.

8. LARGADA

8.1. As largadas das baterias serão em movimento ou parada, em fila dupla, ou indiana a critério do Diretor de Provas.

8.2. Os karts deverão estar entre as faixas de largada demarcadas na reta principal, obrigatoriamente;

8.3. A queima da largada ou desrespeito a faixa de largada, será observada pelos fiscais e notificado ao diretor de prova. Caberá a ele determinar a punição em tempo (de 3 a 6 segundos), a ser acrescido ao tempo total do competidor ou ainda a realocação do mesmo para as últimas posições, a seu critério.

9. CRITÉRIOS DE PONTUAÇÃO

9.1. Os pilotos serão pontuados conforme tabela abaixo, de acordo com a folha de resultados fornecida pelo Kartódromo Internacional Guaratinguetá - SP.

9.2. O resultado de cada bateria será definida através das informações contidas na folha de tempo fornecida pelo Kartódromo, responsável pela cronometragem;

9.3. O resultado da etapa será definido pela ordem decrescente, ou seja, o vencedor será aquele que obtiver mais pontos com a soma dos resultados da bateria 1 e bateria 2. (Bat1 + Bat2= Colocação Final) para as categorias de Karts de Competição e mais pontos com a soma dos resultados da bateria 1 e bateria 2. (Bat1 + Bat2 = Colocação Final) no caso das categorias Indoor.

9.4. Os campeões do Paulista serão aqueles que somarem o maior número de pontos na soma de todas as corridas de todas as etapas considerando 02 (dois) descartes para todas as categorias, dos menores resultado de cada piloto das 18 corridas;

9.5. Será considerado critério de desempate para cada etapa, a melhor colocação na tomada de tempo (treino classificatório) da primeira bateria do dia;

9.6. O critério de desempate da pontuação final do campeonato será nesta ordem: maior número de vitórias, maior número de segundos lugares e assim por diante;

9.7. A pontuação atribuída em cada corrida será de: 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 do 1º ao 10º colocados e de 1 ponto para os demais competidores.

9.8. Peso da pontuação ao longo da temporada: Etapas de 1 a 3 (peso 1) / Etapas de 4 a 6 (peso 2) / etapas de 7 a 9 (peso 3). Ou seja, um piloto vencedor de uma bateria na etapa 1, soma 11 pontos. Já um vencedor na etapa 5, soma 22 pontos e o vencedor da etapa 3, soma 33 pontos.

10. PREMIAÇÃO

10.1. Serão premiados com troféus os 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria, desde que haja um mínimo de 5 (cinco) participantes em cada uma delas;

10.2. Poderão ser concedidos outros prêmios, conforme disponibilidade dos patrocinadores e apoiadores;

10.3. As premiações adicionais oferecidas pelo promotor do evento serão válidas para as categorias que tiverem um mínimo de cinco pilotos no grid;

10.4. Todos os pilotos que receberem premiações no pódio deverão estar como seu macacão fechado, sendo facultativo estar equipado e com o capacete.

11. DISPOSIÇÃO GERAL

11.1. Se por algum motivo um piloto não puder alinhar no grid, o seu lugar será ocupado pelo piloto que conquistou a classificação seguinte;

11.2. Será permitido o conserto na pista quando piloto for obrigado a cumprir “STOP and GO” por perder bico, prender para-choque e escapamento. A área determinada para isso, é o parque fechado ou as zonas de fugas (a serem escolhidas);

11.3. Todos os pilotos deverão passar por pesagem ao final de cada bateria, mesmo que tenha ocorrida quebra e ou não conseguirem participar da corrida ou a critério dos comissários técnicos.

11.4. O resultado final da corrida, tempos de voltas e a cronometragem da prova é de total responsabilidade do Kartódromo Internacional Guaratinguetá;

11.5. Recomenda-se que todos os participantes diretos ou indiretos (pilotos, mecânicos, chefes de equipes e etc.) leiam atentamente este regulamento, e mantenham em propriedade nos eventos;

11.6. A ignorância deste regulamento, não atenua o seu cumprimento, não cabendo discussões ou questionamentos;

11.7. Todas as permissões que não estiverem explícitas neste regulamento serão terminantemente proibidas.

12. REGIME DE PARQUE FECHADO

12.1. O regime em área pré-determinada, isolada (no momento em que é anunciado o abastecimento), onde os karts deverão estar de tanque de combustível totalmente vazio ou lacrado e toda a manutenção e montagem mecânica pronta para a corrida. A partir deste momento, poderão ser feitas regulagens. Eventuais trocas de peças ou motor deverão ser autorizadas previamente pelo comissário técnico;

12.2. Os karts somente deverão ser abastecidos com o combustível distribuído pela organização, exceto as categorias força livre e V4;

12.3. Se no intervalo entre a 1ª e 2ª bateria, o kart precisar ser retirado do parque fechado, deve retornar com todo os seus lacres íntegros;

12.4. A violação das regras acima acarretará na desclassificação do competidor;

12.5. Somente será autorizada a entrada e permanência ao parque fechado, o piloto e seu respectivo mecânico.

13. PUNIÇÕES E ADVERTÊNCIAS

13.1. A direção de provas é soberana em suas decisões;

13.2. O piloto que for punido com “STOP and GO” (bandeira preta com círculo laranja), deverá ficar parado no mínimo por 10 segundos em local pré-determinado na corrida, pelo diretor de prova;

13.3. O piloto que for punido com “STOP and GO”, terá 3 voltas para cumprir a punição, caso contrário será desclassificado da bateria. Caso falte 3 voltas para acabar a corrida e o piloto não parar, será acrescida 01 (uma) volta no seu tempo final devido a punição;

13.4. O piloto que for punido pela direção de provas com a Bandeira Preta, deverá entrar nos boxes imediatamente e será desclassificado da bateria. Receberá a pontuação igual a zero;

13.5. É proibida a ULTRAPASSAGEM quando acenada a bandeira AMARELA. O piloto que desrespeitar esta regra será punido com uma advertência (sinalizada pela bandeira preta e branca) ou até mesmo “STOP and GO” ou bandeira preta. O critério de escolha de qual punição aplicar, ficará a cargo do diretor de prova;

13.6. Condutas anti desportivas, como batidas e toques intencionais que prejudiquem algum piloto, não serão aceitas sendo passíveis de punição pelo diretor de prova. O piloto que descumprir a regra será punido com bandeira de advertência ou “STOP and GO” ou bandeira preta. O critério de escolha de qual punição aplicar, ficará a cargo do diretor de prova;

13.7. Não serão toleradas quaisquer atitudes, gestos e/ou agressões que possam abalar a união do grupo de pilotos. A punição para este caso será avaliada no decorrer da prova ou depois. O piloto que descumprir a regra será punido com bandeira de advertência ou “STOP and GO” ou bandeira preta.

O critério de escolha de qual punição aplicar, ficará a cargo do diretor de prova e até mesmo análise para SUSPENSÃO ou até mesmo EXCLUSÃO da competição;

13.8. Não serão tolerados gestos obscenos, palavras de baixo calão (conhecido como palavrão), tanto entre os pilotos como entre os familiares. Punição para este caso será SUSPENSÃO ou até mesmo EXCLUSÃO do campeonato;

13.9. No caso de DESCLASSIFICAÇÃO, SUSPENSÃO ou EXCLUSÃO não será devolvido o dinheiro;

13.10. O piloto que não atingir ao peso mínimo será desclassificado e receberá a pontuação igual a zero;

13.11. Na vistoria o kart/piloto que for reprovado tecnicamente em algum item do motor ou kart, será automaticamente desclassificado e não terá o valor de sua inscrição ressarcido;

13.12. Todo participante é responsável por sua integridade física durante as corridas, cabendo aos mesmos assinarem o termo de responsabilidade que o Kartódromo exige para participar das atividades na pista;

13.13. Os casos omissos serão decididos pela direção de prova ou em base ao CDA e RNK vigentes, a quem cabe declarar os pilotos que serão desclassificados e o resultado final de cada bateria;

13.14. O sensor de voltas, instalado pela direção de prova antes do qualify, passa a ser de inteira responsabilidade do piloto, desde a instalação até a retirada pela organização. Caso haja a perda ou extravio, cabe ao piloto o ressarcimento monetário à organização.

14. INTERRUPÇÃO DA PROVA

14.1. Caso a corrida tenha que ser interrompida com bandeira vermelha, por acidente, chuva, vendaval ou outro motivo que se fizer necessário, a classificação a ser adotada será a da volta anterior ao evento que ocasionou a bandeira vermelha;

14.2. No momento em que a bandeira vermelha for acionada, os pilotos deverão levantar o braço e reduzir imediatamente a velocidade e parar o kart em fila indiana numa das laterais da pista deixando a pista livre para o trânsito de ambulância;

14.3. Caso a pista seja liberada a nova largada será definida pelo diretor de prova, podendo ou não ser em fila indiana respeitada à posição em que se encontrava na volta anterior ao evento que ocasionou a interrupção da prova;

14.4. Se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista;

14.5. Serão permitidos ajustes e reparos nos karts no grid de largada, exceto nos itens lacrados pelos comissários. Não será permitido levar o kart de volta aos boxes;

14.6. A manutenção nos itens lacrados poderão ser autorizadas pelo comissário técnico, desde que consideradas pertinentes ou por questões de segurança.

REGULAMENTO TÉCNICO

1. CHASSIS DE KART

1.1. Os karts (chassis) são de livre nacionalidade, qualquer ano/modelo, contanto que, fabricados especificamente para prática de competição automotores (kart), homologados CIK/FIA/CBA;

1.2. Obrigatório ter todas as carenagens (gravata, bico, laterais e para-choque traseiro), em boas condições de uso e devidamente ancoradas no quadro conforme montagem original do fabricante;

1.3. O bico deve estar no kart, no local original, preso apenas com as presilhas metálicas originais, independente das condições físicas. Não são permitidas fixações do bico através de abraçadeiras plásticas (“tairape”/ enforca gato) ou fitas adesivas;

1.4. O para-choque traseiro (modelo plástico ou tipo 500 milhas metálico) deve proteger totalmente as rodas traseiras do kart;

1.5. A distância de abertura de bitola máxima traseira permitida e de 1,40 metros;

1.6. Qualquer anomalia ou discrepância construtiva fora do padrão, notado pelos fiscais, será motivo de análise e consequente decisão sobre a participação na competição;

1.7. A responsabilidade pelo estado de manutenção dos karts é do piloto e equipe;

1.8. Não serão permitidos karts com peças amarradas com arames, fita adesiva, pneus em estado de degradação, para-choques soltos, vazando combustível, óleo ou outros aspectos que comprometam a segurança dos pilotos na corrida;

1.9. Será realizado uma vistoria geral antes da prova e se caso for detectado alguma irregularidade pela organização ou direção de prova, o piloto não poderá competir não sendo ressarcido o valor de inscrição. Caso seja detectada alguma anormalidade durante a prova o piloto será avisado com bandeira de “STOP and GO” e deverá imediatamente se dirigir aos boxes.

2. LASTROS

2.1. Todo o lastro anexado ao kart deve ser aparafusado com porca e contra porca ou fixado em dispositivos apropriados para lastramento de kart;

2.2. A responsabilidade pelos lastros será de cada equipe, obedecendo ao peso mínimo por categoria;

2.3. O Kartódromo não disponibilizará pesos para lastro, ficando a organização da prova isenta de qualquer responsabilidade.

3. IDENTIFICAÇÃO

3.1. Obrigatório os karts terem seus números claramente visíveis na gravata e no para-choque traseiro do kart. Na falta destes, o participante será impedido de entrar na pista para a tomada de tempo/corrída.

4. PNEUS

4.1. Só é permitido um jogo de pneus, sendo o mesmo jogo para treinos classificatórios e corridas 1 e 2;

4.2. O piloto deve utilizar o mesmo Jogo de Pneus em todas as etapas da janela de troca. As trocas serão livres apenas nas etapas 1 (março), 4 (junho), 7 (setembro) do campeonato. Os pneus serão controlados através dos códigos de barras.

4.3. Os pilotos que utilizarem pneus não lacrados, receberão um acréscimo de 1 (um) segundo na sua melhor volta na tomada de tempo, reclassificando-o no grid em relação à

cronometragem. Além disso, estes pilotos receberão um acréscimo de 4 segundos no tempo total de corrida da 1ª corrida da etapa. Caso a infração seja detectada após a vitória técnica de qualquer corrida, também serão acrescidos 4 segundos no tempo total.

A partir do momento da detecção de novos pneus, estes passarão a ser seu jogo titular.

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

4.5. Pneus de Chuva – tipo “WET”, livre marca. Para a utilização de pneus de chuva, o piloto escolherá um único jogo de pneus, que será lacrado pela Vitória Técnica, sendo mantido, durante todo o evento na área do Parque Fechado;

4.6. Em pista seca serão permitidos os pneus Slicks homologados CIK/FIA/CBA com selo vermelho das fábricas MG, Leconti e Speed;

4.7. Observação: Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (WET) ou a manutenção de pneus “slicks”. Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação e a mesma será para todos os pilotos sem exceção.

5. EQUIPAMENTO DE TELEMETRIA E ELETRÔNICOS

5.1. Permitido o uso de painéis eletrônicos, munidos de telemetria remota ou em “real-time”;

5.2. Permitido o uso de rádio comunicação;

5.3. Obrigatório o uso do sensor remoto, fornecido pela organização da prova;

5.4. Permitido o uso de câmeras fotográficas ou filmagem, contanto que sejam apropriadas para o fim a que se destina (sport), afixadas firmemente em locais não protuberantes e exclusivamente utilizando suportes específicos para ela;

5.5. É proibido a fixação de câmeras (go pro e similares) no capacete dos pilotos;

5.6. Os sensores remotos serão instalados e desinstalados pelos técnicos da organização.

6. ABASTECIMENTO E COMBUSTÍVEIS

6.1. O combustível (GASOLINA COMUM), será fornecido pela organização da prova para todas as categorias exceto para as categorias FORÇA LIVRE e V4;

6.2. A categoria Indoor Master e Graduados, terá seus karts previamente abastecidos pelos técnicos do Kartódromo;

6.3. As categorias, Mirim, Cadete e F4 (Light, Novatos, Graduados e Sênior), deverão comparecer ao parque fechado no momento (janela de abastecimento) e local do abastecimento, munidos de VOUCHER de combustível (vendido na secretaria do Kartódromo);

6.4. No momento do abastecimento, os karts deveram apresentar-se com os tanques totalmente vazios podendo o técnico de abastecimento, inclusive solicitar a retirada do mesmo do kart;

6.5. Categoria FORÇA LIVRE 4t – combustível próprio, abastecimento próprio, respeitando regras de segurança;

6.6. Categoria FORÇA LIVRE 2t – combustível próprio, abastecimento próprio, respeitando regras de segurança;

6.7. Categoria V4 Sprinter, Master e Sênior – combustível próprio, abastecimento próprio, respeitando regras de segurança.

7. POSICIONAMENTO DOS MECÂNICOS E AUXILIARES

7.1. Durante o desenrolar das disputas, os mecânicos, preparadores e ajudantes, não poderão entrar na pista e seu posicionamento será limitado a área demarcada pela organização;

7.2. Não será permitida qualquer intervenção mecânica ou manual, somente sobre a autorização do diretor de prova. Caso ocorra, o piloto será punido a critério do diretor de prova, podendo ser desde uma advertência, até a desclassificação da prova.

REGULAMENTO ESPECÍFICO POR CATEGORIA

1. CATEGORIA INDOOR MASTER 80KG E GRADUDOS 95KG

1.1. Kart de aluguel indoor 15HP (frota Guaratinguetá);

1.2. Os karts serão sorteados entre os participantes na presença dos pilotos e organizadores da competição;

1.3. A formação do grid da primeira bateria classificatória será através de um treino classificatório com duração de cinco minutos;

1.4. Os tempos de duração da corrida 1 e corrida 2 serão de 15 minutos.

1.5. Número máximo de participantes será determinado pela organização em função do número de kart disponíveis;

1.6. A quantidade máxima permitida de lastro por piloto será de 30kg; Acima deste valor o piloto não será desclassificado, mesmo que faltando peso para chegar ao mínimo da categoria.

1.7. Será admitida a troca, caso alguma unidade apresentar defeito ou em análise da comissão técnica, se pertinente;

1.8. Peso mínimo de 80kg para a categoria Master e de 95kg na categoria Graduados por piloto devidamente equipado;

1.9. Os lastros (peso) são de responsabilidade dos pilotos, podendo também ser fornecido pelo kartódromo;

1.10. A tomada de tempo será de 05 (cinco) minutos de treino classificatório seguido das 2 corridas de 15min.

1.11. Caso haja, um número maior de participantes em uma categoria do que o número de karts disponível na frota, os pilotos serão divididos em séries diferentes, A, B e C de acordo à tabela de pontuação do campeonato a partir da segunda etapa. Esta divisão será definida apenas uma vez antes de cada etapa. Na primeira etapa, o critério de divisão será por sorteio;

1.12. Na última etapa, as duas corridas terão pontuação dobrada de acordo com a tabela do item 1.

1.13. Não será permitido nenhum ajuste mecânico efetuado pelo piloto, a não ser, em acordo com a comissão técnica e acompanhado do técnico responsável.

2. CATEGORIAS CADETE

2.1. Chassi próprio com motores locados e sorteados;

2.2. LOCADOR EXCLUSIVO - motor CUCA RACING, modelo 5,5HP, 160cc com embreagem;

2.3. Peso mínimo de 106kg por piloto devidamente equipado somando-se o peso do pilotos com o chassi e motor;

2.4. Os tipos de pneus serão slick podendo ser novos ou usados modelo cadete das fábricas MG, Lecont e Speed;

2.5. Serão permitidos pinhão de 20 dentes e a coroa até 68 dentes;

2.6. A embreagem deverá ser centrífuga homologada CBA;

2.7. O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de 03 (três) litros;

2.8. O chassi deverá ser homologado CBA sem alteração das características originais do chassi. A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 (cento e vinte) centímetros será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita para a adaptação do motor;

2.9. Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com a marca, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8 mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

2.10. Será obrigatório o uso de freio mecânico. O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160 mm e espessura mínima de 04 mm. Será permitido o uso de um duto de material plástico flexível com a função de resfriamento do freio. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica;

2.11. As mangas de eixo deverão ser homologada ou autorizada CBA. Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes e posicionadas no interior do seu suporte "U". Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas;

2.12. As rodas deverão ser homologadas CBA para a categoria, de magnésio, com a marca do fabricante do chassi ou de alumínio da marca Douglas;

2.13. O cubo de roda deverá ser homologado CBA para a categoria;

2.14. O mancal do rolamento do eixo traseiro deverá ser homologado CBA para a categoria;

2.15. Serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.

2.16. Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas. Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento.

2.17. Como escapamento deverá ser utilizado abafador homologado que deverá ter a manta (lã de vidro) retirada e com curva de acoplamento.

2.18. Obrigatório uso de reservatório no respiro do motor;

2.19. Para aqueles que desejarem treinar no sábado, poderá ser usado o próprio motor ou locado de preparadores (CUCA RACING e outros estarão disponibilizando para locação);

2.20. O piloto ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da Organização, até o momento de sua devolução.

3. CATEGORIAS F4 LIGHT, F4 GRADUADOS, F4 NOVATOS E F4 SÊNIOR

3.1. Chassi próprio com motores locados e sorteados;

3.2. LOCADOR EXCLUSIVO - motor CUCA RACING, modelo 18HP;

3.3. Todos os pilotos das 3 categorias, F4 Graduados, F4 Novatos e F4 Sênior disputam a mesma pontuação e premiação da Categoria F4 Graduados.

3.4. Além disso, os pilotos das categorias F4 Novatos e F4 Sênior receberão uma pontuação separada específica de suas categorias.

3.5. Peso mínimo para a categoria F4 Light, Novatos, Graduados e Sênior será de 183kg devidamente equipado somando-se o peso do pilotos com o chassi e motor;

3.6. A relação coroa pinhão das 3 categorias F4 é de pinhão de 13 dentes e coroa fixa de 43 dentes.

3.7. Caso o piloto ultrapasse o peso de 193kg, será permitida a relação de pinhão de 13 dentes com coroa até 44 dentes.

3.8. Os tipos de pneus serão slick podendo ser novos ou usados, marca livre contato que sejam homologados CIK/FIA/CBA com selo vermelho das fábricas MG, Lecont e Speed, exceto para a categoria F4 Light que será monomarca SPEED SP3.

3.9. Se o motor for danificado durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo reparo do mesmo e devera indenizar integralmente a organização do evento.

3.10. Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

3.11. Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo dois

Comissários Desportivos, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.

3.12. Entre qualquer atividade da etapa, os comissários poderão re-sortear ou inverter os motores, trocando por exemplo o primeiro com o último ou os 10 primeiros por exemplo (isso será definido no briefing com os pilotos, antes de começar o evento).

3.13. Caso haja, um número maior de participantes em uma categoria do que o número de sensores disponíveis, os pilotos serão divididos em séries diferentes, A, B e C de acordo à tabela de pontuação do campeonato a partir da segunda etapa. Esta divisão será definida apenas uma vez antes de cada etapa. Na primeira etapa, o critério de divisão será por sorteio; Todos os pilotos de cada uma das séries (a, B e C) recebem a pontuação integral por seus resultados em todas as corridas.

4. CATEGORIA FORÇA LIVRE 4T

4.1. Chassi e motor próprios, sendo modelo 4 tempos;

4.2. O motor será 4 tempos de qualquer marca e modelo com preparação livre;

4.3. O peso mínimo para chassi equipado com freios simples ou com freios dianteiros será de 183kg por piloto devidamente equipado, somando o peso do chassi e motor;

4.4. Os tipo de pneus serão slick podendo ser novos ou usados, marca livre contato que sejam homologados CIK/FIA/CBA com selo vermelho das fábricas MG, Lecont e Speed;

4.5. O sistema de alimentação será de livre marca e modelo com preparação livre;

4.6. É permitido qualquer tipo de carburante (combustível) e suas misturas;

4.7. É permitido injeção eletrônica;

4.8. O uso de embreagem será de livre marca e modelo, sendo obrigatório origem nacional;

4.9. O material e a relação de coroa/pinhão serão livres;

4.10. É obrigatório a utilização do silencioso (spinery, jk, turbinho e etc.) não sendo admitidos modelos com tubos diretos;

4.11. É permitido freios a disco de acionamento hidráulico livre marca e modelo, contanto que sejam homologados CIK/FIA;

4.12. Os freios dianteiros poderão ser utilizados livremente, desde que sejam homologados CIK/FIA.

5. CATEGORIA FORÇA LIVRE 2T

5.1. Chassi e motor próprios, sendo modelo 2 tempos;

5.2. O motor será 2 tempos de qualquer marca e modelo com preparação livre;

5.3. O peso mínimo para o kart 2t sem câmbio, será de 165kg por piloto devidamente equipado somando o peso do chassi e do motor;

5.4. O peso mínimo para o kart 2t com câmbio (Shifter), será de 180kg por piloto devidamente equipado somando o peso do chassi e do motor;

5.5. O sistema de alimentação será de livre marca e modelo com preparação livre;

5.6. É permitido qualquer tipo de carburante (combustível) e suas misturas;

5.7. O uso de embreagem será de livre marca e modelo;

5.8. O material e a relação de coroa/pinhão serão livres;

5.9. É obrigatório a utilização do silencioso;

5.10. O escapamento será livre;

5.11. É permitido freios a disco de acionamento hidráulico livre marca e modelo, contanto que sejam homologados CIK/FIA;

5.12. Os tipo de pneus serão slick podendo ser novos ou usados, marca livre contanto que sejam homologados CIK/FIA/CBA com selo vermelho das fábricas MG, Lecont e Speed;

6. CATEGORIA V4 Cinestudio

6.1. Os pesos mínimos para as categorias são: Sprinter – 160kg; Master – 165kg; Sênior – 170kg;

6.2. Tempo de cada bateria é de 15 minutos + 1 volta;

6.3. Todos os pilotos devem ter seu números de identificação visíveis, na gravata dianteira, carenagens laterais e para-choques traseiro;

6.4. SPRINTER: fundo amarelo e números pretos;

6.5. MASTER: fundo amarelo e números vermelhos;

6.6. SÊNIOR: fundo amarelo e números verdes.

6.7. Cada piloto deverá entregar 10 litros de álcool misturado (relação de 20:1 com lubrificante para motores 2T) ao fiscal de combustível.

6.8. O único fabricante de lubrificante permitido é o Dimetil. Nas lojas do kartódromo, é possível comprar o combustível. O abastecimento ocorrerá de forma "comunitária". A tampa do reservatório será lacrada pelo fiscal de combustível.

6.9. CHASSIS: será usado qualquer kart fabricado em série e que esteja em perfeito estado de conservação e sem alterações que coloquem em risco a boa prática da competição.

6.10. MOTOR: deve ser o Riomar V4 125cc. A preparação é livre, respeitando os seguintes pré-requisitos dos tópicos a seguir:

6.10.1. CABEÇOTE: preparação livre, respeitando o limite da vela na câmara;

6.10.2. CAMISA DO CILINDRO: preparação livre, respeitando o limite de retífica de 0,70 mm ($\varnothing 62,70$ mm);

6.10.3. BLOCO: preparação livre;

6.10.4. EIXO VIRABREQUIM: original Riomar, nas medidas 44 mm (antigos) ou 47 mm (modernos), com curso de 41mm;

6.10.5. BIELA: original Riomar, nas medidas 20,1 mm (antigas) e 18 mm (modernas);

6.10.6. PINO DA BIELA: marcas e preparação livres, respeitando as medidas 20,1 mm (antigas) e 18 mm (modernas), sem alteração do curso;

6.10.7. PISTÃO: marcas e preparação livre, respeitando o limite de 0,70 mm ($\text{Ø}62,70$ mm);

6.11. CÂMARA DE COMBUSTÃO: com o pistão em "Ponto Morto Superior" (PMS), será medido o volume geométrico até facear com o último fio de rosca do cabeçote, que deverá ser de no mínimo 14 cm³. Fica proibido a invasão da veja na câmara de combustão;

6.12. FLANGE: de qualquer marca, respeitando a medida do difusor de até 26 mm. 2.2.10.

PIRÂMIDE: de qualquer marca, respeitando a medida de até 66 mm;

6.13. SISTEMA DE IGNIÇÃO: permitido somente analógicas, das marcas Motoplast, Seletta ou PVL;

6.14. VELA DE IGNIÇÃO: os fabricantes e modelos permitidos são NGK B8 EGV; NGK B9 EGV; NGK B10 EGV;

NGK BR9EIX Iridium; NGK BR10EIX; Iridium; Denso IW27; Denso IW31; Bosch W07 CS; Bosch W08 CS.

As velas deverão ser originais, sem retrabalho, com rosca M14x1,25 mm e comprimento de 19 mm. O anel de vedação NÃO poderá ser retirado.

6.15. CARBURADOR: do tipo simples, fabricado em série, com bomba de combustível simples e duas agulhas. A preparação é livre, respeitando a medida do difusor até a

borboleta de até 26mm. Fica proibido o uso de qualquer acionamento da borboleta que não seja por eixo, por exemplo o sistema de guilhotina;

6.16. ESCAPAMENTO: deverá ser original, fabricados em série. Marcas admitidas: Spinery e Roma. Somente um ponto de descarga poderá ser utilizado. Escapamentos retrabalhados não são permitidos;

6.17. Para a categoria SPRINTER, o piloto deverá taguear seu escapamento e entregar ao fiscal técnico da competição, que por sua vez fará um sorteio para utilização "comunitária". Ao término da corrida, o escapamento será devolvido ao seu dono;

6.18. FLEXÍVEL DO ESCAPAMENTO: está liberado de qualquer tipo, desde que com comprimento entre 6 cm e 11cm;

6.19. FILTRO: a utilização de elemento de filtro é obrigatório. Não há restrições sobre o tipo de filtro;

6.20. RELAÇÃO DE TRANSMISSÃO: serão utilizados conjuntos de pinhão, corrente e coroa de qualquer marca, desde que respeite relação de 9x73 ou 10x82 dentes (pinhão x coroa). É proibido o uso de pinhão especial de 10 dentes, cujo diâmetro no pé do dente seja menor que 20mm;

6.21. PNEUS: Seco – tipo slick, novos ou usados, marca livre contando que sejam homologados CIK/FIA/CBA, selo vermelho das fábricas MG, Lecont e Speed; Chuva – tipo “WET”, livre marca;

6.22. VISTORIA TÉCNICA: os 3 primeiros colocados de bateria terão seus equipamentos vistoriados. O descumprimento do regulamento técnico é passível de desclassificação.



PAULISTA DE KART DE GUARATINGUETÁ 2023

34 KARTÓDROMO INTERNACIONAL DE GUARATINGUETÁ – SP

UNAKART - UNIÃO NACIONAL DE KART

Versão 1.0 - 03.01.2023

UNAKART - UNIÃO NACIONAL DE KART

A UNIÃO DE ESFORÇOS PARA UM KARTISMO MAIS FORTE

TEMPORADA 2023

UNAKART.COM.BR e @unakart