

2º RACE KART SPORT 2026

REGULAMENTO DESPORTIVO

ARTIGO 1º - DA PROMOÇÃO E ORGANIZAÇÃO:

A promoção e organização do Campeonato **2º RACE KART SPORT 2026** a ser realizada no Kartódromo Aldeia da Serra, será de responsabilidade da empresa **INNOVATION RACING SPORTS**.

ARTIGO 2º - DA SUPERVISÃO:

2.1 Todas as questões não previstas neste regulamento assim como a supervisão do Campeonato, será exercida pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base no Regulamento Nacional de Kart (RNK), pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e pelo Regulamento Desportivo e Técnico do evento.

Parágrafo 1º - QUESTÕES TÉCNICAS: Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos, passando a ter validade após 15 (quinze) dias da data de divulgação.

Parágrafo 2º - MOTORES: Para todas as categorias 4 tempos (HONDA), será adotado o sistema de aluguel e sorteios de motores, exceto para as categorias Shifter Graduado e Shifter Sênior que utilizarão motores próprios, já para os motores das categorias OKNJr. e Novato X30, será divulgado através de adendo RPP.

Parágrafo 3º - QUESTÕES DESPORTIVAS: Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento de Kart da FASP, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ARTIGO 3º - ADENDO DE PROVA:

3.1 Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo DK-FASP, com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para designação de Comissários Desportivos e Técnicos.

3.2 É obrigatória a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo – CBA, o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2026 e este Regulamento.

ARTIGO 4º - DA PARTICIPAÇÃO:

4.1 Somente poderão participar do **2º RACE KART SPORT 2026**, os pilotos portadores de Cédula de Identificação Desportiva, emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, dentro do prazo de validade.

4.2 Somente poderão participar dos Treinos Livres Oficiais, Tomada de Tempos, Baterias ou Provas, os pilotos devidamente inscritos e com toda documentação correspondente a etapa validada pela Secretaria de Provas, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos.

ARTIGO 5º - CATEGORIA DOS PILOTOS: CONFORME RNK 2026.

5.1 MIRIM – Aberta a pilotos com licença PMK e com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2026.

5.2 MIRIM ROOKIE – Aberta a pilotos com licença PMK e com idades entre 08 e 09 anos, em seu primeiro ano de filiação.

5.3 CADETE – Aberta a pilotos com licença PCK e com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2026.

5.4 CADETE ROOKIE – Aberta a pilotos com licença PCK e com idades entre 09 e 11 anos, em seu primeiro ano de filiação.

5.5 F4 JÚNIOR – Aberta a pilotos com licença PCK e PJK com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2026.

5.6 F4 JÚNIOR ROOKIE – Aberta a pilotos com licença PJK com idades entre 11 e 14 anos, em seu primeiro ano de filiação.

5.7 F4 NOVATO – Aberta a pilotos com licença PNK e com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2026.

5.8 F4 GRADUADO – Aberta a pilotos com licença PGK e PSK PRO e com idade de 14 anos, completados em 2026, e acima.

5.9 F4 SÊNIOR – Aberta a pilotos com licença PSK AM e PSK PRO e com idade de 28 anos, completados em 2026, e acima.

5.10 F4 SUPER SÊNIOR – Aberta a pilotos com licença PSK AM e PSK PRO e com idade mínima de 45 anos, completados em 2026.

5.11 OKN JÚNIOR – Aberta a pilotos com licença PCK e PJK com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2026.

5.12 NOVATO X30 – Aberta a pilotos com licença PNK e com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2026.

5.13 SHIFTER GRADUADO – Aberta a pilotos com licença PGK e PSK PRO e com idade de 14 anos, completados em 2026, e acima.

5.14 SHIFTER SÊNIOR – Aberta a pilotos com licença PSK AM e PSK PRO e com idade de 28 anos, completados em 2026, e acima.

Parágrafo 2º - Portadores de Licenças Desportivas da CBA PGC-A, PGVT-A e PGRV ou equivalente internacional estão autorizados a competir nas categorias Shifter Graduado e Shifter Sênior, sem que seja necessário possuir licença específica para Kart, respeitados os limites de idade.

Parágrafo 3º - As categorias Shifter Graduado e Shifter Sênior são distintas, ainda que seus pilotos devam participar das atividades dos eventos, em um mesmo grid. A premiação será sempre em separado, assim como a outorga do título de cada uma delas.

Parágrafo 4º - As categorias Shifter Graduado e Shifter Sênior será intercalada nas seguintes etapas: **1º/3º/5º/7º/9º**.

ARTIGO 6º – DA PONTUAÇÃO, BONIFICAÇÃO E DESCARTES:

6.1 A 2º RACE KART SPORT 2026 será disputada em 9 (Nove) etapas, conforme calendário abaixo:

1ª ETAPA 01/02/26	2ª ETAPA 01/03/26	3ª ETAPA 19/04/26	4ª ETAPA 31/05/26	5ª ETAPA 21/06/26	6ª ETAPA 16/08/26	7ª ETAPA 27/09/26	8ª ETAPA 01/11/26	9ª ETAPA 06/12/26
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

6.2 As etapas serão disputadas com tomada de tempos de 6 minutos e 2 (duas) provas, que terão o mesmo número de voltas.

6.3 O grid de largada da 1ª prova será definido pela tomada de tempos, o resultado da 1ª prova formará o grid de largada da 2ª prova. O grid de largada da 2ª prova terá a inversão dos 5 primeiros colocados da 1ª prova, ou seja, 1º colocado largará na 5ª posição, 2º colocado largará na 4ª posição e assim sucessivamente.

6.4 O desempate na soma da 1ª e 2ª provas, para o resultado da etapa será dado pelo resultado da 1ª prova.

6.5 Os pontos da 1ª e 2ª prova serão somados e o piloto que somar o maior número de pontos será o campeão da etapa, conforme tabela abaixo:

Posição	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Pontos	14	10	8	7	6	5	4	3	2	1

6.6 O “pole position”, melhor volta da Tomada de Tempo, receberá 1 (um) ponto por etapa e a volta mais rápida realizada durante cada prova receberá 1 (um) ponto a mais de bonificação.

6.7 No caso de desclassificação técnica, o piloto perderá os pontos da “pole position” e de volta mais rápida, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao 2º colocado na tomada de tempo e ao piloto que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

6.8 Se o piloto for desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da “pole position”, mas perderá o ponto de melhor volta e os pontos da prova.

6.9 Esses pontos de bonificação serão somados somente no resultado da etapa para o Campeonato, não sendo considerados na soma das provas e para a premiação da etapa (Pódio).

6.10 Para fazer jus à pontuação mencionada neste artigo, o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas, ou do tempo total, resultar em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

6.11 Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso em que a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista para a etapa.

6.12 Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica, mesmo que não tenha completado 75% do número total de voltas da prova.

6.13 Para todas as categorias será realizado 1 (um) descarte do pior resultado adquirido entre as etapas do Campeonato. Ao descartar sua pior etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.

6.14 O piloto poderá descartar etapa em que não participou, ou seja, não realizou inscrição.

6.15 Não poderá ser descartada a etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão, no caso de desclassificação ou exclusão (bandeira preta) por atitude antidesportiva na prova ou desclassificação técnica, exceto por peso.

6.16 O Campeão da **2º RACE KART SPORT 2026**, em sua respectiva categoria, será aquele que somar o maior número pontos considerando as bonificações e o descarte obrigatório.

6.17 Em caso de empate no Campeonato de dois ou mais pilotos, com igual número de pontos, já computando o descarte do pior resultado obtido, o campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias, sem descartes, ou seja, serão consideradas todas as vitórias das etapas (e não das provas). Caso o empate persista, será considerado o maior número de pontos obtidos, sem descartes no campeonato; continuando a persistência do empate procurar-se-á o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente, até as "poles positions" e as melhores voltas; em último recurso, se necessário, os resultados das tomadas de tempo.

ARTIGO 7º - PREMIAÇÃO:

7.1 Ao final de cada etapa serão distribuídos troféus aos 5 (cinco) primeiros colocados em cada categoria, considerando-se a soma de pontos das duas provas.

7.2 Ao final de cada etapa serão distribuídos troféus à equipe campeã dos primeiros colocados em cada categoria, exceto para as categorias ROOKIE, considerando-se a soma de pontos das duas provas.

7.3 Nas categorias ROOKIE, serão distribuídos troféus aos 3 (três) primeiros colocados em cada categoria, considerando-se a soma de pontos das duas provas.

7.4 Para as seguintes categorias: **Cadete, F4 Júnior, F4 Novato e F4 Sênior (Piloto com licença PSK-Am - Piloto Sênior de kart Am)**. O piloto que somar a maior quantidade de pontos até a 8ª etapa será contemplado com 1 (uma) inscrição para o Campeonato Brasileiro de kart 2026 cada.

7.5 Será obrigatório a participação do piloto em todas as 8 etapas que almejar a vaga.

7.6 Sendo considerado a participação mínima de 6 pilotos no grid para somatório de pontos.

7.5 A vaga é pessoal e intransferível e corresponde exclusivamente à inscrição para o Campeonato Brasileiro de kart 2026, não sendo devido qualquer valor em dinheiro ou outros, caso o piloto contemplado opte por não participar do Campeonato Brasileiro de kart 2026.

Parágrafo único – A presença do piloto ao pódio é obrigatória, devidamente trajado de sua indumentária (macacão). Em caso de não comparecimento sem justificativa prévia, a penalidade será a perda de 1 (um) ponto na soma da etapa em que não comparecer.

ARTIGO 8º - EXTENSÃO DAS PROVAS

8.1 A extensão de cada Prova será de aproximadamente:

8.1.1 Mirim / Cadete – 11 Voltas

8.1.2 F4 Todas – 13 Voltas

8.1.3 Shifter Kart – 15 Voltas

8.1.4 Oknjr -13 – voltas.

8.1.5 Novato x30 – 13 voltas.

Em caso de chuva, independentemente do número de voltas percorridas, a prova passa a ter como limite:

8.1.6 Mirim / Cadete – 11 minutos.

8.1.7 F4 Todas – 13 minutos.

8.1.8 Shifter Kart – 15 minutos.

8.1.9 Oknjr – 13 – minutos.

8.1.10 Novato x30 – 13 minutos.

ARTIGO 10º – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS:

10.1 É obrigatório o uso da indumentária completa pelo piloto em quais quer atividades de pista. As especificações e normas de uso estão prevista no Artigo 9º do RNK 2026.

ARTIGO 11º – IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO:

11.1 A escolha da numeração do kart será por ordem de reserva na secretaria de provas mediante pagamento da inscrição; quando houver troca de categoria, a preferência será do piloto que já estava inscrito na categoria.

11.2 A numeração dos karts deverá seguir as normas previstas no RNK 2026.

ARTIGO 12º – DOS TREINOS OFICIAIS:

12.1 O circuito oficial da prova será utilizado no domingo para todas as etapas, em treinos divididos por categoria.

12.2 É expressamente proibido treinar sem estar inscrito na prova. Para as categorias com motores sorteados é obrigatório o uso do motor durante os treinos.

12.3 Fica expressamente proibido o piloto parar em qualquer ponto da pista, seja para instruções, reparos ou qualquer outro motivo que venha a aparecer, podendo ser aplicada ao piloto punição na etapa.

ARTIGO 13º – BRIEFING:

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

ARTIGO 14º – PARQUE FECHADO, ABASTECIMENTO, MANUTENÇÃO E ACESSO A PISTA:

14.1 Para todas as atividades de pista os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado. Só terá acesso ao Parque Fechado um único chassi montado, por piloto inscrito, não podendo ainda, ocorrer troca de equipamento. O kart levado ao Parque Fechado, tanto na tomada de tempo quanto na prova, não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção.

14.2 Para Tomada de Tempo e Provas os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado com seus tanques e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível da organização.

Parágrafo único: Será de responsabilidade do piloto a apresentação do kart para abastecimento em tempo hábil para a formação do *pré-grid*.

14.3 Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas, usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores ou adulterar o mesmo.

14.4 Após o abastecimento os pilotos devem se dirigir diretamente ao *pré-grid*.

14.5 Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas:

- a) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;
- b) Retornar com o kart ao box depois de abastecido;
- c) A permanência no parque fechado após o abastecimento e a montagem de pneus de qualquer pessoa que não seja da direção de prova, da Comissão Técnica e/ou da Comissão Desportiva, ou ainda de pessoas credenciadas para o parque fechado, com a liberação da direção de prova.

14.6 Será proibida qualquer manutenção no "Grid" de Largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassi e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado.

14.7 O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

14.8 Durante as provas permanecerão na pista, um (1) auxiliar de cada piloto, devidamente identificados por credenciais fornecidos pela organização da prova, que poderão ajudar qualquer piloto, inclusive a empurrar o kart.

14.9 Os auxiliares devidamente credenciados deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela organização da prova, sendo que logo após a liberação do "Grid" de Largada deverão dirigir-se para aquelas áreas e só poderão delas sair quando o piloto tiver algum tipo de problema.

14.10 É proibido a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a Direção de Prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, obrigatoriamente, de dentro dos boxes.

14.11 Os auxiliares poderão ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local.

14.12 O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, podendo estas atitudes acarretarem ao piloto pena de exclusão ou desclassificação da prova.

14.13 Será cobrada a reposição da credencial do auxiliar do piloto, no caso de falta dela, em valor estabelecido pelo organizador da prova.

14.14 É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, agente de competição e seus auxiliares. Devem permanecer dentro dos boxes, determinado pelas autoridades da prova, os demais, tais como: auxiliares,

mecânicos, chefe de equipe etc.

ARTIGO 15º – TOMADA DE TEMPO:

15.1 Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pela organização em Adendo da Prova.

15.2 A ordem de saída para a Tomada de Tempo será definida a critério dos Comissários Desportivos e demais Oficiais de prova na 1ª etapa do campeonato. A partir da 2ª etapa, a ordem seguirá a classificação atual do campeonato, considerando a pontuação acumulada pelos pilotos.

15.3 Para todas as categorias será realizada uma Tomada de Tempo, em seção única de 6 minutos, com a participação de todos os inscritos.

15.4 As especificações e normas para Tomada de Tempos estão previstas no Artigo 11º do RNK 2026

15.5 Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

- a)** 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o “grid” de largada.
- b)** 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

ARTIGO 16º – GRID DE LARGADA:

16.1 O grid de largada será determinado pelo resultado da Tomada de Tempo de todos os pilotos ou sorteio. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado.

16.2 As especificações e normas para o Grid de Largada estão previstas no Artigo 12º do RNK 2026

ARTIGO 17º – LARGADA DA PROVA:

17.1 Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a largada lançada, exceto para a categoria Shifter, cuja largada será autorizada com os karts parados.

17.2 As especificações e normas para largada da prova estão previstas no Artigo 13º do RNK 2026

17.3 Será exigido no “grid” um mínimo de 6 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os pilotos inscritos participarão da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado.

17.3.1 Se não for possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos, e um mínimo de 4 (quatro) karts, poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

17.3.2 Caso duas categorias corram juntas, conforme o previsto acima, a posição de largada será formada pelos tempos obtidos durante a tomada de tempo, desprezada a categoria do piloto, fica também a cargo da organização a junção ou não das categorias qualquer momento.

17.4 Se o Diretor de Prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no “grid”, com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologada.

ARTIGO 18º – RESULTADOS:

18.1 Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

18.2 Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sub judice. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

18.3 Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo.

ARTIGO 19º – DAS VISTORIAS TÉCNICAS:

19.1 Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante ou depois dos Treinos Livres e da Tomada de Tempo e Provas.

19.2 No caso de ser encontrada irregularidade técnica o piloto será impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.

19.3 Os preparadores dos pilotos envolvidos deverão estar presentes nas vistorias. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 18 do RNK 2026.

Parágrafo 1º - Ao término da tomada de tempo e provas, os karts deverão permanecer em regime de Parque Fechado, em local determinado pela organização da prova, sendo sua liberação realizada com autorização do Comissário Técnico.

Parágrafo 2º - Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

Parágrafo 3º - Conforme seus próprios critérios, os comissários técnicos poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final. A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da Tomada de Tempo ou da Prova.

Parágrafo 4º - O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica poderá ser suspenso de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos, sendo o mesmo comunicado da punição que lhe será aplicada pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

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

19.5 Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.

Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

19.6 Dos lacres/ da identificação, conforme Artigo 23º do RNK 2026.

19.7 Dos procedimentos, conforme Artigo 24º do RNK 2026.

ARTIGO 21º – CARENAGENS:

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

Parágrafo 1º - Painel frontal (bico) - conforme previsto no Artigo 43º RNK 2026.

Parágrafo 2º - (Juiz de Fato) - conforme previsto no Artigo 20º do RNK 2026.

Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no Artigo 24º do RNK 2026.

ARTIGO 22º - PNEUS:

22.1 PNEUS:

22.1.1 Os pneus para todas as categorias serão da marca MG. Os modelos e as quantidades serão as que constam da tabela abaixo:

CATEGORIAS PNEU	MIRIM / CADETE	TODAS F4 NOVATO X30/OKNJR	SHIFTER KART
TIPO SLICK	MG SC2-MINI	MG SH2-OPTION (vermelho)	MG SM2-PRIME (Amarelo)
QUANTIDADE	1 JOGO DE PNEUS NOVOS A CADA ETAPA		1 JOGO DE PNEUS NOVOS A CADA ETAPA
TIPO WET	SCW2	SW2	SW2
QUANTIDADE	Os pilotos deverão apresentar aos Comissários Técnicos 01 (um) jogo de pneus do tipo WET, conforme especificações acima, desde que sejam novos (nunca usados) a cada etapa, para suas respectivas lacrações.		

22.1.2 Os jogos de pneus “slick” deverão ser adquiridos junto ao distribuidor MG pneus, onde o piloto receberá um “voucher” que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova para o sorteio no horário determinado pelo Adendo específico, ou até o início das Tomadas de Tempos sob a pena de se não o fizer, perderá o direito de realizar a Tomada de Tempos largando de último no “grid” da primeira prova.

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

22.1.4 Em caso de defeitos ou furos, deverá ser apresentado o pneu ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se a troca o piloto/equipe deverá providenciar um pneu usado nas mesmas características do anterior para que os códigos de barra sejam trocados no sistema. Caso o piloto/equipe não tenha pneus nas mesmas condições para lacração, o Comissário Técnico fara a liberação do uso de 01 (um) pneu novo, sendo assim, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte. O pneu danificado ou furado permanecerá em poder dos Comissários até o final do evento.

ARTIGO 23º - LOCAÇÃO DE MOTORES:

23.1 LOCAÇÃO E SORTEIO DOS EQUIPAMENTOS: os motores locados junto aos respectivos fornecedores oficiais, serão sorteados nas seguintes condições:

23.1.1 Sorteio realizado no local e horário previstos no Regulamento Particular, sob a supervisão de pelo menos um oficial de competição da organização do evento.

23.1.2 Os pilotos e chefes de equipes poderão acompanhar todo o processo.

23.2 CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO DOS MOTORES: O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

23.2.1 A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo do fornecedor oficial até o momento da sua devolução, será do piloto e/ou do seu representante legal;

23.2.2 O fornecedor oficial de motores se responsabilizará por motores que sofram falhas ou danos resultantes exclusivamente de defeito de montagem e/ou de material;

23.2.3 Danos por mal-uso, como funcionamento incorreto em cavalete, entre outros, acarretarão indenização ao fornecedor de motores por parte do piloto, conforme tabela de preços previamente divulgada pelo(s) fornecedor(es) oficial(is).

23.2.4 Sempre que forem devolvidos e entregues para os fornecedores oficiais, os motores deverão estar limpos, sob pena de multa de 2 (duas) UPs.

23.2.5 A devolução do motor locado deverá ser feita imediatamente após o término da última atividade de pista da categoria. O não cumprimento desta regra poderá acarretar multa de 10% do valor da locação, dobrando a cada reincidência.

23.3 CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DOS MOTORES: Os fornecedores oficiais de motores disponibilizarão um número mínimo de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para eventuais trocas. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade de motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da FASP.

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

- a) Se houver quebra do pistão;
- b) Se houver quebra da biela;
- c) Se houver a fusão da biela;
- d) Se houver a quebra do eixo da biela;
- e) Se houver vazamento de óleo em decorrência de quebra interna (4 tempos)
- f) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
- g) Se houver a quebra do virabrequim;
- h) Se a rosca do prisioneiro da curva espanar.
- i) Se a rosca do cabeçote espanar.
- j) Se houver quebra de válvula (4 tempos)

23.3.2 Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas a a, j do inciso 23.3.1 deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada conforme inciso 23.3.3 e 23.3.4 deste artigo, além de responder pelo disposto no artigo 23.2 deste regulamento.

23.3.3 Categorias Mirim e Cadete: na primeira troca o piloto não perderá posições na ordem de largada. Na segunda troca perderá duas posições e nas trocas subsequentes o piloto perderá cinco posições, a cada troca.

23.3.4 Demais categorias: Na primeira troca, o piloto perderá cinco posições na ordem de largada, na segunda troca perderá sete posições e assim nas trocas subsequentes, valendo a soma de trocas para todo o campeonato.

23.3.5 Qualquer solicitação de troca de motor deverá ser feita em até 15 minutos após o término da atividade de pista que anteceda a solicitação.

ARTIGO 24º - SENSORES DE CRONOMETRAGEM:

24.1 Os sensores são de propriedade da empresa contratada pelo Organizador do evento, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação, à organização da prova após a tomada de tempo ou prova. O piloto que não proceder à devolução do sensor ao término da tomada de tempo ou prova da sua categoria terá que ressarcir a empresa o valor de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais).

24.2 Fica obrigatório a fixação do sensor de cronometragem na haste do suporte do painel interior dianteiro (gravata), na posição vertical. Com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa do fechamento do sensor fique voltada para baixo e o grampo de retenção para cima, conforme previsto no Artigo 11º I do RNK 2026.

ARTIGO 25º – PENALIDADES:

25.1 Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

25.1.1 Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova.

25.1.2 Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados do piloto e/ou pessoas vinculadas a eles, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator, caso identificado.

25.2 Todas as infrações contra o CDA, RNK, este Regulamento Desportivo ou contra o Regulamento Técnico deste evento, cometidas por pilotos, chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados e/ou pessoas vinculadas a eles, poderão ser objeto das penalidades descritas no Artigo 19º do RNK 2026 para o piloto e/ou para o infrator, caso identificado.

ARTIGO 26º – Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado, suspensão de pagamento por vias eletrônicas ou solicitação de devolução de Pix: O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FAU, ao CLUBE, a INNOVATION RACING SPORTS, aos FORNECEDORES credenciados pela organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, sustar o pagamento do mesmo, e ou solicitar devolução, estorno ou suspensão de pagamentos, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções. A ausência de pagamento de multas impedirá o piloto de prosseguir no evento.

ARTIGO 27º – DAS RECLAMAÇÕES:

27.1 Do direito de reclamação: Conforme previsto no Artigo 25º do RNK 2026

27.1.1 As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por pilotos contra participantes da mesma prova e da mesma categoria.

27.1.2 Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de pilotos de categorias da mesma forma distintas.

27.1.3 As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

27.1.4 A reclamação deverá indicar o piloto contra o qual está sendo impetrada.

27.1.5 A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação. Um piloto que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantos forem os pilotos implicados na ação.

27.2 Da apresentação e do endereçamento da reclamação: Conforme previsto no Artigo 26º do RNK 2026.

27.3 Dos prazos e do atendimento da reclamação: Conforme previsto no Artigo 27º do RNK 2026.

27.4 Das reclamações desportivas e técnicas: Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação previstas no Artigo 28º do RNK 2026.

27.5 ARTIGO 28º - DOS RECURSOS:

28.1 Do direito de recurso aos Comissários Desportivos: Conforme previsto no Artigo 29º do RNK 2026

28.2 Do direito de recurso à Comissão Disciplinar: Conforme previsto no Artigo 30º do RNK 2026.

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

São Paulo, 25 de janeiro de 2026

**PAULO ENEAS SCAGLIONE
PRESIDENTE**

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

**FABIO SANTOS RODRIGUES
INNOVATION RACING SPORTS**