

REGULAMENTO COPA AKASP

2016

Capítulo I

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAMPEONATO

ARTIGO 1º - O Campeonato de Kart da AKASP será exercido e controlado pela Comissão Organizadora e seguirá algumas normas estabelecidas;

Parágrafo 1º - O Kartódromo utilizado (sede) para este ano será o Kartódromo Internacional de Granja Viana em Cotia - SP

Parágrafo 2º - O campeonato será disputado com início em **MARÇO** e terá como fim o mês de **NOVEMBRO**;

Parágrafo 3º - As Provas serão realizadas conforme calendário oficial no site www.akasp.com.br, sendo que, o piloto que chegar atrasado deverá largar dos boxes após o último kart alinhado do grid oficial.

Parágrafo 4º - A falta no BRIEFING é sujeita a punição.

Parágrafo 5º - Não haverá em hipótese alguma prova **sob chuva, utilizando os karts próprios**, salvo avaliação e autorização técnica.

Parágrafo 6º - Em ocorrendo **CHUVA** será disputado com **KART fornecido pelo KGV**, valendo assim para o campeonato, independente de presença ou não de todos os pilotos, ou seja, desta forma haverá **TODAS** as provas válidas para o campeonato.

ARTIGO 2º - Todas as questões não previstas neste Regulamento serão resolvidas pela Comissão Organizadora e seus colaboradores (Direção de Prova e Fiscais);

Parágrafo único – É instituído como Comissário Técnico e Responsável Marcelo Felipe da Silva, sendo assim, **TODAS** as dúvidas **TÉCNICAS, MECÂNICAS, PISTA, REGULAMENTO** devendo ser exclusivamente reportados e discutidos com este.

ARTIGO 3º - A organização e a promoção das provas serão atribuídas a AKASP através da sua comissão organizadora.

ARTIGO 4º - Da participação no campeonato

PARTICIPAÇÃO

Parágrafo Único – Somente participará do Campeonato de Kart AKASP, pilotos associados ao Clube e com as **MENSALIDADES** em dia.

DESISTÊNCIA

Parágrafo 1º - O piloto associado deve informar seu desligamento da AKASP com antecedência de até 30 (trinta) dias e antes do cálculo do rateio para o mês subsequente.

Parágrafo 2º - Caso comunique sua saída após a divulgação do valor a ser rateado, este valor é devido pelo piloto desistente e seu desligamento oficial é considerado a partir do subsequente ao mês já rateado.

RETORNO AO GRUPO

Parágrafo Único - O retorno do associado ao grupo será sujeito a análise da conduta pessoal e esportiva, bem como financeira junto ao grupo para a decisão do aceite.

ARTIGO 5º - É OBRIGATÓRIO EM TODAS AS CORRIDAS indistintamente a utilização de equipamento completo seguindo as exigências do Kartódromo Internacional da Granja Viana como:

- a. Capacete em bloco único e viseira;
- b. Protetor Cervical tipo colar ou leatte brace (opcional);
- c. Bala Clava;
- d. Macacão qualquer modelo, Calças e Camiseta de manga comprida;
- e. Protetor de costelas;
- f. Luvas fechadas;
- g. Sapatilha ou tênis;

FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA

ARTIGO 6º – O grid será formado como segue:

Parágrafo 1º - O grid de largada será formado ainda dentro dos boxes conforme a última corrida realizada, invertendo os 10 (DEZ) primeiros colocados.

Parágrafo 2º - A corrida com kart KGV será realizada no dia e horário definidos no calendário oficial (<http://akasp.com.br/calendario.html>) quando da impossibilidade de prova com o kart AKASP.

O grid é composto com os karts na ordem de alinhamento ESQUERDA ou DIREITA no box, conforme determinação do COMISSÁRIO TÉCNICO, obedecendo a ordem de largada definida para o grid oficial da prova.

Parágrafo 3º - Não há escolha de kart para a prova.

Parágrafo 4º - O kart é lastreado em 90 kg

Parágrafo 5º - No caso de troca, esta deve ser feita durante a prova após a saída dos boxes e, limitada a 4 trocas no ano. No caso de troca antes da largada, durante a volta de apresentação/aquecimento o piloto entra na pista no final do grid.

- a. Após formado o grid, estes sairão na ordem indicada formando fila indiana, para posterior largada, autorizada pelo diretor de prova.
- b. O número de voltas serão determinados pelo traçado utilizado na data da prova tendo como limite o tempo máximo de **25m00”(vinte e cinco minutos)**.

LARGADA

ARTIGO 7º – A largada será realizada no formato fila indiana em movimento;

Parágrafo 1º - Formado o GRID, os pilotos sairão na ordem de largada para 1 (uma) ou 2 (duas) voltas de aquecimento dos pneus, sob luz e ou bandeira amarela, na ordenação do grid dentro da canaleta central, as luzes VERMELHAS estarão acesas e ao apagar-se estará autorizada a largada da prova; caso não seja possível utilizar a sinalização luminosa, poderá ser dada a largada através de bandeira verde.

Parágrafo 2º - Haverá sempre que necessário uma neutralização da prova, quando esta atingir 50% das voltas realizadas;

Parágrafo 3º - No transcorrer do campeonato e em cada ETAPA haverá inversão de pista a escolha da comissão técnica (Marcelo Felipe)

PONTUAÇÃO

ARTIGO 8º - A pontuação será considerada conforme tabela abaixo.

Colocação	Pontos	Colocação	Pontos
1º	32	13º	12
2º	29	14º	11
3º	26	15º	10
4º	24	16º	9
5º	22	17º	8
6º	20	18º	7
7º	18	19º	6
8º	17	20º	5
9º	16	21º	4
10º	15	22º	3
11º	14	23º	2
12º	13	24º	1

Parágrafo 1º - Para sagrar-se campeão, o piloto deverá ter a **MAIOR** pontuação entre todos os pilotos das provas realizadas, considerando o descarte previsto no parágrafo 2.

Parágrafo 2º - O descarte será calculado pela média e arredondado para maior, das provas realizadas.

Ex.: 100 pontos/10 provas = 10 pontos de descarte; 100 pontos/16 provas=6,25 (7 pontos)

Parágrafo 3º - Caso dois ou mais pilotos terminem a etapa com igual número de pontos, o vencedor será o que tiver maior quantidade **PÓDIOS** pela ordem 1º lugar, 2º lugar e 3º lugar;

Parágrafo 4º - Caso o empate com pilotos que não possuam pódios, terá a vantagem a melhor colocação;

Parágrafo 5º - O piloto que não participar da prova, não somará nenhum ponto, levando para a tabela 0 (zero) ponto;

Parágrafo 6º - Quando da entrada de novo piloto com o campeonato em andamento, a este será atribuído a pontuação do somatório desde o início, ou seja, provas realizadas a partir de março;

Versão 2.0 – Elaboração - AKASP2016 – FEV/2016

Parágrafo 7º - **Fica Obrigada** ao parque fechado ou balança, todos os pilotos em cada prova para conferência de Peso do Conjunto Kart x Piloto;

BONIFICAÇÃO

A volta mais rápida da prova dará 1 (um) ponto extra ao piloto.
No caso de empate (s) cada piloto receberá o ponto extra.

PREMIAÇÃO

ARTIGO 9º - Após o resultado oficial final, já computados os descartes e apurados os "pênaltis" serão premiados:

Parágrafo 1º - Para o campeonato, serão premiados os pilotos que terminarem dentro de seu grupo em 1º Campeão, 2º Vice-Campeão, 3º Colocado, 4º Colocado, 5º Colocado e 6º Colocado, aos quais serão entregues Troféus definidos pela comissão organizadora seu design;

Parágrafo 2º - Para todos os pilotos participantes serão entregues medalhas alusivas ao campeonato;

Parágrafo 3º - Serão agraciados todos os membros do STAFF com medalhas alusivas ao campeonato, a título de agradecimento da AKASP;

PENALIDADES

ARTIGO 10º - Tem a Direção de Prova e o Comissário Técnico total comando sobre as ocorrências na prova, cabendo a ela a penalização por atitude antiesportiva, que serão tratadas em conformidade com as regras existentes no Kartódromo em consonância com esse regulamento.

Parágrafo 1º - Caso seja confirmada pela Direção da prova através de punição pela **ADVERTÊNCIA** em pista e constante do resultado, o piloto será punido com a perda de 2 (dois) pontos que será diminuído no quadro geral de classificação;

- a. Para as demais advertências ocorridas, estas serão sempre peso 2 (dois) pela quantidade recebidas durante o campeonato e somadas, ou seja, exemplo: 2ª advertência, - 4 (menos quatro); 3ª advertência, - 6 (menos seis); 4ª advertência - 8 (menos oito) ...
- b. O piloto que somar acima de 3 (três) advertências no transcorrer do campeonato, estará sendo punido com -10 (menos dez) pontos na somatória geral;

Parágrafo 2º - Na ocorrência da perda do para-choque dianteiro, o piloto DEVERÁ por indicação de bandeira preta com bola laranja se encaminhar para os Boxes e fazer a reposição do para-choque dianteiro, sob pena de **DESCCLASSIFICAÇÃO** da prova caso não o faça imediatamente após indicação da direção da prova, as demais partes da carenagem não será possível a troca pela demanda de tempo;

ARTIGO 11º - Será penalizado o piloto que em conferência na pesagem do conjunto Kart x Piloto, não atender ao disposto no regulamento com relação ao artigo 18º e seus parágrafos e será punido com a **DESCCLASSIFICAÇÃO** da prova;

Parágrafo Único - Caso seja confirmada a desclassificação de algum piloto na pesagem do conjunto classificação dos demais pilotos será alterada subindo uma posição ou tantas

Versão 2.0 – Elaboração - AKASP2016 – FEV/2016

quantas foram detectadas; O Comissário Técnico deve informar o controle AKASP para lançamento nas estatísticas.

O piloto desclassificado não pontua e é considerado AUSENTE na prova.

ARTIGO 12º - As **COLISÕES** traseiras serão tratadas da seguinte forma:

- a) Por ocasião do **primeiro toque** o piloto poderá ser formalmente advertido com a perda de 1 (um) ponto desde que não obtenha vantagem injusta sobre o adversário.
- b) Se o piloto cometer nova infração perderá mais 1 (um) ponto e poderá ser desclassificado da prova.
- c) Na eventualidade do piloto tocado ser **prejudicado ou aliado da disputa** o piloto infrator perde **2 (dois)** pontos e será **desclassificado da prova**, além de perder **10 posições no grid de largada da prova seguinte**.

ARTIGO 13º - **DAS MANOBRAS DE DEFESA DE POSIÇÃO:**

- a) O piloto que estiver defendendo sua posição poderá trazer seu kart para a linha interna da pista e poderá **uma única vez alterar a trajetória inicial para tangenciar a curva**. O piloto que alterar sua trajetória por repetidas vezes na pista, de maneira a impedir a progressão do adversário, será punido com advertência e perda de um ponto, **além de ter 10 segundos** acrescidos ao seu tempo total de prova.
- b) Na eventualidade da manobra ilegal de defesa **prejudicar ou alijar o concorrente da disputa**, o piloto infrator perderá um ponto por advertência e **será excluído imediatamente da prova**, além de **perder 10 posições no grid de largada da etapa seguinte**.
- c) **Toda manobra que for considerada injusta e que coloque em risco a integridade física do piloto oponente será punida com a exclusão da prova, perda de um ponto e perda de 10 posições no grid da etapa seguinte.**

Capítulo II

REGULAMENTO TÉCNICO

CHASSIS

ARTIGO 14º - Somente será autorizado o uso de chassis conforme definição do comissário técnico, sendo que a responsabilidade técnica fica a cargo do Sr. Marcelo Felipe da Silva.

Chassis: MEGA X, MINI e ou outro autorizado.

Carenagens: todas as partes para-choque dianteiro, gravata, laterais esquerda e direita e para-choque traseiro;

Numeração do kart: Obrigatório a numeração do kart legível com tamanho padrão, na gravata, no para-choque traseiro, nas laterais conforme modelo anexo a este;

Versão 2.0 – Elaboração - AKASP2016 – FEV/2016

Bico Dianteiro: Uso obrigatório com todas as suas partes inclusas, o qual deverá obrigatoriamente estar protegendo as rodas dianteiras;

Para-choque Traseiro: Uso obrigatório com todas as suas partes inclusas, o qual deverá obrigatoriamente estar protegendo as rodas traseiras;

Protetor de corrente: Uso Obrigatório;

Relação Coroa e Pinhão: FIXA para todos os Karts, que serão devidamente dimensionadas pela Comissão técnica e mecânica;

MOTOR

ARTIGO 15º - Somente será permitido o uso do motor Marca **HONDA GX390**, adquiridos pela AKASP, serão movidos a gasolina de uso automotivo, e somente poderão sofrer manutenção e ou regulagens através de preparador técnico próprio da AKASP;

Parágrafo 1º - Haverá 2 (dois) motores reservas, que serão utilizados quando de quebras ocorridas na pista e identificadas pela comissão técnica que avaliará a situação.

Parágrafo 2º - Será efetuado RODIZIO de motores a cada 8 (oito) PROVAS realizadas e validas, que será definido pelo comissário técnico a forma de realização, lembrando que os motores RESERVAS também poderão ser colocados nesta situação a critério;

Parágrafo 3º - TODOS os motores sem exceção deverão ser numerados de forma indelével e aparente, com o respectivo numero do Kart;

Parágrafo 4º - As trocas de motores serão controladas através de planilhas indicando a origem e destino destes, através de sorteio realizado pela Organização, na presença dos pilotos na data da realização do referido;

Parágrafo 5º - Quando da saída de pilotos do grupo, este caso queira poderá levar o motor com seu respectivo numero, ou caso deixe o KART para ser vendido na AKASP para novo integrante, não sofrerá mudanças na forma de rodízio.

PNEUS

ARTIGO 16º - Somente serão utilizados pneus conforme orientação técnica como segue:

Pneus: Marca MG modelo "HZ" - "vermelho", novos.

Parágrafo 1º - **Todos os KARTS no início do CAMPEONATO DEVERÃO estar com jogos novos (0 voltas) de PNEUS equilibrando desta forma o início da competição;**

Parágrafo 2º - No decorrer da copa, serão efetuadas as trocas de pneus na seguinte quantidade:

✚ Para os pneus **dianteiros DT: 10 trocas**

✚ Para os pneus **traseiros TT.: 05 trocas**

Observação IMPORTANTE: Somente serão trocados os pneus após confirmação do pagamento dos mesmos antes da prova por cada piloto, condicionando a não troca por falta de pagamento, lembramos que os pneus são pagos a vista no

Versão 2.0 – Elaboração - AKASP2016 – FEV/2016

Kartódromo, e para não prejudicar financeiramente o grupo deve-se pagar com antecedência mínima de 1 (um) dia antes da corrida, sujeito as penalidades.

Parágrafo 3º - Para eventuais treinos, o piloto deverá utilizar pneus de treino adquiridos por ele e **marcados** pelos mecânicos como pneu para este fim ("**T**" e o n° **KART**);

Parágrafo 4º - Caso seja utilizado pneu de treino em corrida, o piloto será desclassificado da prova;

Parágrafo 5º - Caso o KART inicie o campeonato com jogos usados de pneus, por qualquer quantidade de voltas, até mesmo apenas 1 (uma), será desclassificado da prova em ocorrência e das demais até a regularização da troca por jogos novos;

PESO DA CATEGORIA

ARTIGO 17º - Peso mínimo do conjunto (equipamento + piloto + KART) fica definido em:

185 (cento e oitenta) quilos.

Parágrafo único – A conferência do equipamento no quesito "LASTRO" é de responsabilidade única e exclusiva do piloto, bem como a verificação das condições usuais, como distância das pedaleiras de freio e acelerador, pneus se estão cheios, a calibragem é de responsabilidade dos mecânicos que entregam TODOS os KARTS com a devida calibração e limpos.

ARTIGO 18º - Não é permitido retirar o equipamento (kart/motor) do Kartódromo durante o campeonato, caso seja necessário e autorizado pela comissão técnica, seu retorno deverá ser avaliado pela equipe técnica que certificará sua configuração padrão (custo da avaliação por conta do piloto).

ARTIGO 19º - Qualquer situação que não esteja previsto nos artigos deste regulamento relacionados será avaliado pelo Comissário Técnico e se necessário colocado em prática imediatamente para segurança de todos os pilotos na pista;

ARTIGO 20º- Tudo que não está explicitamente indicado e ou citado neste regulamento fica **rigorosamente PROIBIDO** e não autorizado sua execução sem avaliação da comissão organizadora e comissários técnicos, acarretando a desclassificação da prova.

Este regulamento entra em vigor na data de sua publicação

São Paulo, Fevereiro de 2016.
AKASP Associação Paulista de Kart Amador
Comissão Organizadora