



**4ª. COPA BRASÍLIA DE KART
ENDURANCE
2010
Regulamento Geral**

IN-FADF 001/2010

Dispõe sobre o Regulamento da Copa de Kart Endurance de 2010

**Capítulo I
INTRODUÇÃO**

Art. 1º – A Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF realizará, no ano de 2010, a 4ª. Copa Brasília de Kart Endurance nos termos deste Regulamento.

Art. 2º - O presente Regulamento obedecerá às normas do Código Desportivo Internacional – CDI/FIA, Código Desportivo do Automobilismo – CDA/CBA e do Regulamento Nacional de Kart – RNK/CBA.

2.1 – Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

2.2 - Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor, a partir da data determinada nos mesmos.

**Capítulo II
DA ORGANIZAÇÃO**

Art. 3º - Sob supervisão da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF, as etapas da Copa serão organizadas pelo Kart Racing Clube de Brasília.

Art. 4º - As entidades envolvidas no Campeonato, doravante serão assim denominadas:

- a) Federação Internacional de Automobilismo – **FIA**;
- b) Confederação Brasileira de Automobilismo – **CBA**;
- c) Federação de Automobilismo do Distrito Federal – **FADF**;
- d) Federação de Automobilismo – **FAU**;
- e) Comissão Nacional de Kart – **CNK**
- f) Kart Racing Clube de Brasília - **KRC**

**Capítulo III
DOS REGULAMENTOS PARTICULARES**

Art. 5º - O Regulamento Particular de cada etapa será apresentado pelo KRC à FADF, nos termos e prazos estabelecidos no Art. 3º do RNK/CBA e qualquer alteração somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos, através de adendo.

**Capítulo IV
DOS PARTICIPANTES**

Art. 6º - A participação na Copa (CBKE) será efetuada por equipe composta por dois pilotos federados, neste ato considerado como fundadores.

6.1 – Toda equipe deverá no ato da inscrição ser identificada como "ASSOCIADA" ou "ALUGUEL".

6.2 – Ao se inscrever, toda equipe deverá efetuar uma taxa de adesão de R\$ 100,00, independente de esta ser "ASSOCIADA" ou "ALUGUEL".

6.3 – A taxa de adesão de R\$ 100,00 será cobrada para todas novas equipes, independente da data de adesão e quantidade de etapas restantes.

6.4 – A taxa de participação para a equipe "ASSOCIADA" será de R\$ 350,00 por etapa.

6.5 – A taxa de participação para a equipe "ALUGUEL" será de R\$ 700,00 (R\$ 350,00 de taxa de participação e R\$ 350,00 de aluguel de motor), por etapa, limitado ao número de motores disponíveis.

6.6 – A taxa de participação para equipes "ASSOCIADA" será obrigatória para todas as etapas independente de sua ausência em qualquer etapa.

6.7 – Uma equipe "ALUGUEL" poderá ser isenta da taxa de aluguel de motor, utilizando o crédito de uma equipe "ASSOCIADA" que não esteja participando daquela etapa específica. Para isto será necessário uma autorização por escrito e assinada pela equipe "ASSOCIADA" dando à equipe de "ALUGUEL" a cessão de participação. Neste ato a taxa de participação da equipe "ALUGUEL" fica revertida como pagamento da equipe "ASSOCIADA", liberando essa do pagamento referido no item 6.6.

6.8 – Uma equipe, "ASSOCIADA" ou "ALUGUEL", somente poderá participar e pontuar na etapa CBKE se pelo menos um dos fundadores estiver inscrito como piloto participante.

6.9 – Toda equipe deverá informar o número do Kart para o qual será utilizado por todo o ano-calendário. Para cada solicitação de alteração do número do kart e/ou nome da equipe, após a adesão, será cobrada uma taxa de R\$ 100,00.

6.10 – Todo kart deverá ser identificado por um número de 2 (dois) dígitos entre 00 (zero) e 99 (noventa e nove).

6.11 – Durante o ano, qualquer equipe poderá substituir um dos fundadores por outro piloto, sendo este considerado como piloto substituto. Para a substituição será cobrada uma taxa de R\$ 100,00, para pilotos ainda não inscritos na CBKE. Essa taxa será cobrada uma única vez, podendo ele participar como substituto de qualquer outra equipe, assim como de qualquer outra etapa.

6.12 – Em nenhuma hipótese será permitida a substituição dos dois fundadores da equipe, pois isto implicará na não participação da equipe naquela prova específica.

6.13 – Uma equipe poderá ser dissolvida e vendida para outros interessados. Neste ato a equipe vendida finaliza as atividades, inclusive quanto a seus resultados e pontuação, ficando o número do kart bloqueado para uso de outra equipe até o final do ano. Uma nova equipe será formada a partir deste momento considerando todas as obrigações anteriormente citadas e devendo utilizar qualquer número disponível.

6.14 – Um piloto poderá participar de tantas equipes que desejar, seja ele fundador ou substituto.

6.15 – Novas equipes "ASSOCIADAS" deverão pagar os seguintes custos no ato de sua inscrição:

- a)** Aquisição de motor especificado neste Regulamento, (R\$ 1300,00 – preço Brasília) para uso exclusivo na Copa,
- b)** Aquisição dos acessórios do motor; (R\$ 1840,00 – conforme relação)
- c)** Pagamento de 34% (trinta e quatro por cento) de motores de reserva. (mais acessórios) (R\$ 1060,00)

Art. 7º - Somente poderão participar do Campeonato, os pilotos portadores de Cédula Desportiva Nacional, emitida pela CBA, válida para o ano de 2010.

7.1 – Somente participarão dos treinos livres, tomadas de tempo ou da prova os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria e sem débito com o KRC, FADF, CBA e CBKE.

7.2 – As equipes poderão ser alteradas desde que as alterações sejam previamente comunicadas e aprovadas pela comissão organizadora da CBKE, após o pagamento das taxas previstas no Artigo 6º.

7.3 – A CBKE funciona como um clube ou associação, onde toda despesa é rateada entre todas as equipes inscritas. Dessa forma, caso seja necessário, poderão ser cobradas taxas extras para cobrirem despesas eventuais.

7.4 – Havendo débito acumulado, a partir de 3 (três) parcelas, a equipe será sumariamente colocada à venda por parte da organização da CBKE, para custear os débitos pendentes.

Capítulo IV DAS INSCRIÇÕES

Art. 8º - As inscrições por etapa estarão limitadas ao número máximo de karts permitido para o circuito, definido pela Direção de Prova levando em consideração critérios de segurança.

Capítulo V DO KARTÓDROMO

Art. 9º - As provas da Copa serão realizadas nos kartódromos determinados pela organização, nos circuitos estabelecidos no Regulamento Particular de cada prova e conforme previsto inicialmente no calendário do Artigo 10.

Capítulo VI DO CALENDÁRIO

Art. 10 – A Copa será constituída de 8 (oito) etapas com duração mínima de 2h (duas horas) e máxima de 3h (três horas), obedecido ao seguinte cronograma:

ETAPA	DATA	DURAÇÃO	CIRCUITO
1ª	21/03/2010	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
2ª	11/04/2010	2h + 2 voltas	Guará
3ª	23/05/2010	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
4ª	27/06/2010	3h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
5ª	15/08/2010	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
6ª	12/09/2010	2h + 2 voltas	Guará
7ª	24/10/2010	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
8ª	28/11/2010	3h + 2 voltas	Waltinho Ferrari

10.1 – As datas poderão ser alteradas através de aviso divulgado com o mínimo de 30 (dias) de antecedência.

10.2 – O traçado estará disponibilizado um dia antes da corrida, conforme desenho aprovado e fixado no mural CBKE com antecedência.

Capítulo VII DA PONTUAÇÃO E DESCARTE

Art. 11 – A pontuação por etapa será atribuída por equipe e obedecerá ao seguinte critério:

Colocação	Pontuação
1º.	42
2º.	39
3º.	37
4º.	36
5º.	35
6º.	34
7º.	33
8º.	32
9º.	31
10º.	30
11º.	29
12º.	28

13º.	27
14º.	26
15º.	25
16º.	24
17º.	23
18º.	22
19º.	21
20º.	20
21º.	19
22º.	18
23º.	17
24º.	16
25º.	15
26º.	14
27º.	13
28º.	12
29º.	11
30º.	10
31º.	9
32º.	8
33º.	7
34º.	6
35º.	5
36º.	4
37º.	3
38º.	2
39º.	1
40º.	0

11.1 – A equipe que obtiver a pole-position receberá uma bonificação de 1 (um) ponto.

11.2 – A equipe que obtiver a melhor volta da prova receberá uma bonificação de 1 (um) ponto.

11.3 – Somente fará jus à pontuação prevista no Caput deste artigo a equipe que completar, pelo menos, uma volta da corrida.

11.4 – A equipe que não completar o número mínimo de voltas previsto no item 11.3 será atribuída a pontuação apenas das bonificações previstas no item 11.1.

Art. 12 – Será declarada campeã a equipe que somar mais pontos ao final da Copa, sendo obrigatório o descarte dos pontos de uma das provas do campeonato.

12.1 – Não será permitido o descarte dos pontos de prova onde a equipe tiver sido desclassificada.

12.2 – Se duas ou mais equipes terminarem o campeonato com igual número de pontos, será adotado o seguinte para desempate:

- 1 – a equipe que tiver maior número de vitórias;
- 2 – a equipe que tiver maior número de segundos lugares;
- 3 – a equipe que tiver maior número de terceiros lugares;
- 4 – a equipe que tiver maior número de melhores voltas;
- 5 – a equipe que tiver maior número de pole-position;
- 6 – sorteio.

Capítulo VIII DA PREMIAÇÃO

Art. 13 – Serão distribuídos ao final de cada prova, troféus ou taças às equipes que alcançarem as três primeiras colocações.

13.1 – Ao final do campeonato serão entregues troféus ao campeão, vice, 3º, 4º e 5º colocados, em local e data determinados pela FADF.

Capítulo IX DO HORÁRIO DAS PROVAS

Art. 14 – A realização das provas obedecerá ao seguinte Programa Horário:

HORÁRIO	EVENTO
07:00 às 8:10 hrs	Sorteio dos Motores, Montagem dos Motores/Recebimento dos Sensores de Cronometragem
08:30 às 8:50 hrs	Treino Oficial
09:00 às 9:20 hrs	Abastecimento
09:30 às 9:45 hrs	Tomada de Tempo
10:15 às 10:30 hrs	Briefing obrigatório com Pilotos e Chefes de Equipes
10:30 às 10:40 hrs	Formação do Grid de Largada
10:40 hrs	Fechamento do Parque Fechado
11:00 hrs	Largada
13:00 hrs	Chegada para provas com duração de 2h
14:00 hrs	Chegada para provas com duração de 3h

14.1 – Os horários serão rigorosamente cumpridos.

Capítulo X DA TOMADA DE TEMPO

Art. 15 – Observadas as disposições contidas no Art. 10 do CNK, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de treino classificatório com duração de 15 (quinze) minutos, com participação de todas as equipes inscritas em cada etapa.

15.1 – Somente um dos pilotos da equipe poderá participar da Tomada de Tempo.

15.2 – Durante a Tomada de Tempo os karts não terão acesso aos boxes.

15.3 – É permitida a substituição do piloto e do lastro para a largada.

Capítulo XI DO BRIEFING

Art. 16 – É obrigatória a participação de todos os pilotos inscritos na prova no “Briefing” que será realizado com o Diretor de Prova e Comissários Desportivos em local informado no Regulamento Particular de cada prova.

16.1 – Será realizado “Briefing” com os Chefes de Equipes que poderá ocorrer conjuntamente com os pilotos.

Capítulo XII DA LARGADA

Art. 17 – O Grid de Largada será montado com os karts alinhados de dois em dois e a largada será dada com os karts parados.

17.1 – Os karts deverão ser ligados ao subir a placa de 30 segundos.

17.2 – Após a saída dos karts do Parque Fechado, o piloto que retornar ao mesmo ficará impedido de voltar à pista até que seja dada a largada da prova, e de lá largar quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

17.3 – É proibida qualquer manutenção de desempenho no grid de largada. Caso seja necessária alguma manutenção de desempenho, o kart deverá ser recolhido aos boxes, após autorização da

Direção de Prova. O kart deverá largar dos boxes após o início da prova, quando o Diretor da Prova autorizar, sempre após a passagem do último kart do pelotão pela saída do box.

17.4 – Eventuais manutenções em itens de segurança poderão ser realizados por Comissários Técnicos no grid de largada, desde que autorizados pela Direção de Prova

17.5 – O piloto que não deixar o Parque Fechado dentro do horário estabelecido deverá largar dos boxes após o início da prova, quando o Diretor da Prova autorizar, sempre após a passagem do último kart do pelotão pela saída do box.

Capítulo XIII DOS MECÂNICOS E SEUS AUXILIARES

Art. 18 – Os mecânicos e seus auxiliares deverão permanecer, obrigatoriamente, dentro das áreas demarcadas pela Direção de Prova, só podendo entrar na pista quando autorizado por esta.

18.1 – Os mecânicos e seus auxiliares serão devidamente identificado por jalecos fornecidos pela organização da prova.

18.2 – A equipe será responsável pelas atitudes de seu(s) mecânico(s) e auxiliar(es), podendo tais atitudes acarretar sua desclassificação da prova.

18.3 – Será cobrada caução pelo jaleco fornecido.

Capítulo XIV ACESSO À PISTA

Art. 19 – Somente pessoas autorizadas pela organização da prova poderão ter acesso à pista, devendo os demais permanecer na área dos boxes.

Capítulo XV DO TEMPO DE PILOTAGEM

Art. 20 – O tempo máximo de pilotagem de cada piloto será de 1h15 (uma hora e quinze minutos) para provas com duração de 2h (duas horas) e de 1h45 (uma hora e quarenta e cinco minutos) para provas com duração de 3h00m (três horas).

20.1 – A substituição de pilotos deverá ser efetuada na área dos boxes, sendo vedada em outros locais, inclusive na área da balança e no reabastecimento.

20.2 – O tempo de pilotagem será aferido em súmula específica, aferido na balança.

20.3 – Pilotos inscritos em mais de uma equipe deverão cumprir os tempos mínimos de pilotagem em cada uma das equipes onde esteja inscrito.

20.4 – A equipe que não cumprir o tempo máximo de pilotagem será punida em uma volta para cada minuto ou fração de descumprimento.

Capítulo XVI DO PARQUE FECHADO

Art. 21 – Fica instituído o regime de “Parque Fechado” que vigorará por tempo determinado pelos Comissários Desportivos, antes do início da Tomada de Tempo até 30 (trinta) minutos após o término da prova.

Art. 22 – O kart que entrar na área do Parque Fechado deverá ter seu motor desligado na linha de demarcação de entrada da balança, permanecendo desligado até a linha de demarcação de saída para a pista. O piloto deverá permanecer sentado em posição de corrida no transporte do kart na área de box.

22.1 – O seu descumprimento causará ao infrator a penalização com “Drive Thru”.

Capítulo XVII

DOS REPAROS MECÂNICOS DURANTE O EVENTO

Art. 23 – Todo reparo mecânico do kart durante prova deverá ser feito na área dos boxes.

23.1 – O kart que for reparado, durante a prova fora dos boxes, incluindo a pista, será punido com um “Drive Thru”.

23.2 – Em caso de quebra, acidente, pane seca de combustível ou qualquer outro motivo que impeça o piloto de trazer por meios próprios o kart para o box. O Chefe da Equipe deverá comunicar o fato ao Diretor de Prova que, a seu critério, poderá adotar as medidas necessárias para a remoção do kart para o box, inclusive permitindo a entrada de auxiliar na pista.

23.3 – Na situação prevista no item anterior, o kart poderá ser reparado e retornar à prova.

23.4 – Caso o kart necessite de manutenção após a Tomada de Tempo, o Chefe da Equipe deverá solicitar autorização da Direção de Prova para execução dos serviços, que deverão ser executados sob acompanhamento de um fiscal designado pelo Comissário Técnico. A critério da Direção de Prova, o kart poderá largar dos boxes após o início da prova, após autorização dos Comissários Técnicos, sempre após a passagem do último kart do pelotão pela saída do box.

Capítulo XVII

DO ABASTECIMENTO E REABASTECIMENTO

Art. 24 – O abastecimento e o reabastecimento dos karts durante a Tomada de Tempo e a Prova deverão ser feitos exclusivamente na área de abastecimento determinado no Regulamento Particular da prova.

24.1 – Quando do abastecimento ou reabastecimento de combustível, o motor do kart deverá estar desligado.

24.2 – Quando do abastecimento de combustível o tanque de combustível deverá estar vazio e livre de qualquer resíduo sólido, líquido ou gel.

24.3 – Quando do reabastecimento de combustível o tanque somente poderá ser aberto no Parque de Abastecimento e este somente poderá ser feito durante a Prova.

24.4 – O abastecimento de óleo será efetuado por fiscal designado pelo Comissário Técnico quando da entrega dos motores.

24.5 – Em caso de vazamento de óleo, a reposição somente poderá ser efetuada com orientação do Comissário Técnico.

Art. 25 – Os karts serão abastecidos em até 9 (nove) litros, ficando a quantidade de litros de reabastecimento liberada.

Capítulo XVIII

DA NEUTRALIZAÇÃO/PARALIZAÇÃO DA PROVA

Art. 26 – Caso em função de acidente, remoção de kart, bloqueio de pista ou outra situação de segurança, a prova poderá ser neutralizada a critério do Diretor da Prova e/ou Comissários Desportivos, por meio de sinalização no Posto de Sinalização de Direção da Prova – PSDP.

26.1 – Durante o tempo de neutralização da prova o tempo continuará sendo contado e não será acrescentado ao seu final.

Art. 27 – Caso a prova venha a ser interrompida com bandeira vermelha faltando mais de 30 (trinta) minutos para o seu final, deverá ser reiniciada tão logo os motivos que obrigaram à paralização sejam sanados.

27.1 – No caso de paralização os karts deverão ser recolhidos ao Parque Fechado onde permanecerão até que seja autorizado o reinício da prova, não sendo permitida qualquer manutenção ou reabastecimento no kart.

27.2 – O reinício da participação do kart na competição deve ser feito no mesmo estado em que entrou no Parque Fechado.

27.3 – No caso de haver necessidade de manutenção no kart, esta somente poderá ser feita após a relargada da prova.

27.4 – A prova será reiniciada na ordem de classificação da volta anterior à paralisação, completando-se o restante de tempo previsto no Regulamento.

27.5 – No caso previsto no item anterior, serão somadas as voltas e tempos das baterias para que seja declarada a colocação final da prova.

27.6 – No caso da interrupção ocorrer após completados 75%(setenta e cinco) do tempo de prova, a critério dos Comissários Desportivos poderá ser considerada finalizada com a pontuação sendo atribuída integralmente nos termos previstos neste Regulamento.

27.7 – Caso ocorra interrupção em tempo inferior ao previsto neste artigo e não haja condições da prova ser reiniciada os pontos serão computados pela metade.

Capítulo XIX DOS CHASSIS E CARENAGEM

Art. 28 – Poderá ser utilizado, independentemente ao ano de fabricação, chassi de qualquer marca, desde que tenha homologação da CBA e atenda os requisitos de segurança exigidos para participação na prova, a critério do Comissário Técnico.

28.1 – Da decisão do Comissário Técnico em não permitir a participação de kart nos termos do Caput deste artigo não caberá recurso.

28.2 – O chassi não poderá sofrer qualquer tipo de alteração em sua estrutura, salvo as necessárias para fixação do motor, carenagens, suporte de peso, tanque de combustível e pára-choque de proteção das rodas traseiras.

28.3 – O chassi que participar dos Treinos Oficiais não poderá ser substituído, exceto na situação prevista neste Regulamento para “Portador de Necessidades Especiais”.

28.4 – São permitidos os seguintes ajustes:

- a) Posição do banco, pedaleira e coluna de direção;
- b) Bitola dos eixos dianteiro e traseiro e barra de torção;
- c) Cáster, camber, divergência e convergência das rodas;

28.5 – É permitida a instalação de sobre-banco ou capas adicionais, para ajuste da posição de pilotagem, devendo ser fixado através de parafuso e porca ou de “engate-rápido” e aprovados durante a vistoria técnica.

Art. 29 – Será obrigatória a utilização de carenagem modelo K4 – 2003, selo “Pavão Acessórios”, modelo K-4 – 2004, selo “Granja Viana”, 2005/2006 selo “Granja Viana”, ou de outra marca, modelo e procedência, desde que comprovadamente similar e com o aval da Organização do Evento, sem modificações exceto:

- a) Furação do tanque de combustível;
- b) Corte para colocação do motor;
- c) Furação para mangueira do filtro de ar;
- d) Instalação interna de chapa lateral em alumínio, na parte traseira, com altura máxima de 15 cm (quinze centímetros) partindo do limite inferior da carenagem, que poderá ser fixada por arrebites;
- e) Instalação interna de chapa em alumínio na parte frontal, com altura máxima de 15 cm (quinze centímetros) partindo do limite inferior da carenagem, que poderá ser fixada por arrebites;
- f) Instalação de faixa de borracha com altura máxima de 10 cm (dez centímetros) na parte dianteira, partindo do limite inferior da carenagem;
- g) Preenchimento com poliuretano da parte interna frontal da carenagem;
- h) Reforço do ponto de fixação do encaixe da barra vertical traseira, através de chapa de alumínio;

29.1 – É proibida qualquer modificação externa na carenagem, exceto furação com cantos arredondados para colocação do filtro de ar na medida máxima de 13 cm (treze centímetros) por 7,5 cm (sete centímetros e meio), da corda com medida máxima de 20 cm (vinte centímetros) por 15 cm (quinze centímetros) e na parte traseira, até o limite do retângulo marcado na carenagem.

29.2 – São proibidas, ainda, quaisquer modificações que venham alterar aerodinamicamente a carenagem, inclusive com a colocação de acessórios.

Art. 30 – É obrigatória a instalação de pára-choque traseiro com largura mínima de 1300 mm (mil e trezentos milímetros) e máxima de 1380 mm (mil trezentos e oitenta milímetros).

Art. 31 – É obrigatória a utilização de um suporte para fixação do sensor de cronometragem que deverá ser instalado em local indicado pelo Comissário Técnico.

Capítulo XX

DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Art. 32 – Para a participação de Portadores de Necessidades Especiais, fica permitida a adaptação do kart às suas necessidades.

32.1 – A equipe que tiver na sua formação a presença de Portador de Necessidades Especiais poderá utilizar tantos chassis quanto forem os portadores de necessidades da equipe.

32.2 – Todos os karts dos Portadores de Necessidades Especiais deverão ser submetidos a todas as demais exigências previstas neste Regulamento, inclusive no que se refere a motor, pneus e peso.

32.3 – A substituição de pilotos em que envolva portadores de necessidades especiais durante a prova deverá ocorrer no Parque Fechado com o piloto que for substituir devendo permanecer ao lado de seu kart somente podendo sentar e ser empurrado após a total parada do kart a ser substituído.

Capítulo XXI

DOS MOTORES E TRANSMISSÃO

Art. 33 – O motor a ser utilizado na categoria será da marca Toyama modelo TG FX130, a gasolina, fornecido juntamente com escapamento e pinhão/embreagem de 13 (treze) dentes, pela organização da prova.

33.1 – Após o pagamento da taxa de participação, a equipe receberá dois “vale-motores”:

- a) "Vale-Motor Participação" - este vale deverá ser utilizado para retirada do motor sorteado para participação da equipe na etapa;
- b) "Vale-Motor Troca" - este vale poderá ser utilizado pela equipe para troca opcional, ou seja, quando não for detectado nenhum problema mecânico, pela Direção de Prova, mas a equipe tenha interesse na sua troca.

33.2 – A distribuição do conjunto especificado no Caput deste artigo será efetuada pela Organização do evento por meio de sorteio, em data e horário conforme cronograma estabelecido neste regulamento, através do sistema de globo giratório e após a entrega do “vale-motor participação”. Somente será permitida uma única troca sem justificativa.

33.3 – A troca do motor equivalente ao item 33.2 só poderá ocorrer após o final dos treinos livres e/ou após o final da tomada de tempo. Essa troca só poderá ser feita com a devolução do motor a ser substituído e mediante entrega do “vale-motor troca”. Essa troca será penalizada com a perda de 10 posições do grid de largada.

33.4 – Para os casos de quebra de motor, devidamente comprovado pela Direção de Prova, não será necessária a utilização de “vale-motor troca”. Essa troca deverá ocorrer imediatamente após sua identificação, observando a condição de retirada de um motor e com a devida devolução do motor quebrado.

33.5 – Será permitida uma única troca por quebra antes do início da corrida.

33.6 – Os motores devolvidos sem justificativa retornarão para o globo para novos sorteios.

33.7 – Não cabe à equipe recusar o motor sorteado.

33.8 – A equipe será responsável pelo motor e seus acessórios desde o momento em que recebê-lo até sua devolução que deverá ocorrer ao final da prova.

33.9 – São de responsabilidade da equipe os danos externos causados ao motor.

Art. 34 – É obrigatória a utilização de coroa de 42 (quarenta e dois) dentes e corrente de motocicleta.

Capítulo XXII DO PESO DOS PARTICIPANTES

Art. 35 – O peso mínimo obrigatório será de 205 kg (duzentos e cinco quilogramas) para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha.

35.1 – O peso do kart poderá ser verificado a qualquer momento por determinação dos Comissários Desportivos e/ou Comissário Técnico.

35.2 – O kart será pesado ao término da Tomada de Tempo, durante a prova e no final da prova. Durante a prova, o conjunto que não alcançar o peso mínimo, a equipe não poderá pontuar por volta mais rápida.

35.3 – Toda vez que o kart entrar nos boxes durante a prova, por qualquer motivo, deverá primeiro passar pela balança para verificação do peso. O não cumprimento implicará em penalização de “Drive Thru” acrescida de 5 (cinco) minutos parados na saída dos boxes.

35.7 – É obrigatória a pesagem do kart ao final da Tomada de Tempo. O não cumprimento desta ordem implicará em desclassificação da equipe na tomada de tempo, largando em último.

35.8 – A falta de peso verificada ao final da Tomada de Tempo implicará na desclassificação do mesmo devendo o concorrente alinhar para a largada no final do grid, sendo sua volta rápida desconsiderada e não computada a título de pontuação.

Art. 36 – Caso haja necessidade de colocação de lastro para completar o peso do conjunto kart/piloto, o mesmo deverá ser fixado em local apropriado.

Art. 37 – Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo **durante a prova** sofrerá as seguintes penalizações:

- a) Falta de peso até 2.000 (dois mil) gramas – penalização de “Drive Thru”;
- b) Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – penalização de “Drive Thru” acrescida de um minuto parado na saída dos boxes PARA CADA 2.000 (dois mil) gramas ou fração excedentes às primeiras 2.000 (duas mil) gramas;

Art. 38 – Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo **ao final da prova** sofrerá as seguintes penalizações:

- a) Falta de peso até 2.000 (dois mil) gramas – perda de 1 (uma) volta na classificação final;
- b) Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – perda de 1 (uma) volta na classificação final PARA CADA 2.000 (dois mil) gramas ou fração excedente;

38.1 – Caso um kart esteja com mais de 5.000 (cinco mil) gramas abaixo do peso mínimo e auxiliar um outro kart na pista durante a corrida, ambos sofrerão a mesma penalização prevista nos artigos 37 e 38.

Capítulo XXIII DOS PNEUS

Art. 39 – Os pneus para tempo seco serão da marca Speed novos ou usados.

39.1 – Os pneus de chuva serão da marca MG – selo branco, novos ou usados.

Capítulo XXIV DAS PENALIDADES

Art. 40 – Além das penalidades previstas neste Regulamento, no RNK e no CDA, serão aplicadas as seguintes:

- a) Ultrapassagem sob bandeira amarela: penalização de “Drive Thru”;
- b) Corte de pista: penalização de “Drive Thru”;
- c) Atitude antiesportiva: advertência, penalização de “Drive Thru” ou penalização de “Drive Thru” acrescida de 2 (dois) minutos parados na saída dos boxes, conforme a gravidade e reincidência da atitude antiesportiva;
- d) Receber auxílio junto à plataforma de pesagem ou em toda a área de pesagem: penalização de “Drive Thru”;
- e) Entrar na área de pesagem com o motor ligado: penalização de “Drive Thru”;
- f) Desrespeito à sinalização de Parque fechado: penalização de “Drive Thru”;
- g) Invasão de pista por pessoas ligadas à equipe sem autorização: penalização de “Drive Thru”;
- h) Percorrer em sentido contrário na área do Parque Fechado: penalização de “Drive Thru”;
- i) Entrada na pista com carrinho sem autorização da direção de prova: penalização de “Drive Thru”;
- j) Mais de 3 (três) pessoas empurrando o kart: penalização de “Drive Thru”;
- k) Ultrapassagem sob bandeira amarela durante neutralização: penalização de “Drive Thru” acrescida de 2 (dois) minutos parados na saída dos boxes;
- l) A equipe que adotar atitude antiesportiva ou comportamento agressivo por seus pilotos, mecânicos e auxiliares estará desclassificada da etapa.

Art. 41 – Todas as penalidades serão cumpridas com a prova em andamento, não sendo permitido o cumprimento com a prova neutralizada.

41.1 – Qualquer infração cometida pela equipe, cuja penalidade não esteja prevista neste regulamento, será analisada pela Comissão Técnica e Direção de Prova, os quais aplicarão a devida penalidade para o infrator.

Capítulo XXV DA PUBLICIDADE

Art. 42 – Deverão ser reservados na carenagem espaços para utilização pela organização da prova, na quantidade e dimensões definidos previamente com os participantes.

42.1 – Se o concorrente comprovar antecipadamente um patrocínio que seja conflitante com o da organização da prova poderá abster-se desta publicidade, pagando o valor correspondente a duas taxas de inscrição.

Art. 43 – É permitido negociar com patrocinadores em potencial, individualmente ou em grupo com o propósito de diminuir os custos do evento.

Capítulo XXVI DA UTILIZAÇÃO DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM

Art. 44 – Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da prova, ou quando solicitado pela organização.

44.1 – Os sensores serão fixados no kart em local determinado pela Direção de Prova.

44.2 – A equipe que não devolver ou danificar o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 1000,00 (mil reais).

Capítulo XXVII DOS BOXES

Art. 45 – À equipe detentora de direito de ocupação de garagem no Kartódromo Waltinho Ferrari terá preferência de utilização dos boxes localizados à sua frente.

45.1 – Em caso de impasse entre equipas concorrentes a organização do evento definirá a ocupação dos boxes.

45.2 – Somente poderá ser utilizada a área delimitada pela cobertura dos boxes.

45.3 – É obrigatório manter a área junto ao alambrado da pista, em toda a sua extensão, livre permitindo a passagem do público.

45.4 – No caso de utilização de toldos, os mesmos deverão obedecer ao padrão do kartódromo com relação a cor e estrutura.

Capítulo XXVIII DAS RECLAMAÇÕES E APELAÇÕES

Art. 46 – As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes da prova, em formulário próprio, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, cujos valores estão previstos no CDA, até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial, através da sua fixação no quadro de avisos.

46.1 – Somente serão aceitas reclamações assinadas pelos pilotos e, em caso do piloto ser menor de idade, pelo seu representante devidamente identificado na Ficha de Inscrição.

Art. 47 – As apelações deverão seguir as disposições contidas nos Art. 75, 76 e 77 do CDA.

47.1 – As custas das apelações corresponderão aos valores previstos no Art. 138 do CDA.

Capítulo XXIX DAS PENALIZAÇÕES EM MULTAS

Art. 48 – As penalizações em multa obedecerão às disposições contidas no Art. 128 do CDA.

Capítulo XXX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 49 – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos durante a prova e pelo Presidente do Conselho Técnico da FADF após a prova.

Art. 50 – As provas somente poderão ser realizadas com a presença de Segurança Contratada, Ambulância e Médico contratados especificamente para o evento.

Art. 51 – É responsabilidade da organização a contratação de cronometragem por sensores eletrônicos.

Art. 52 – Todas as informações emitidas pelo Diretor de Prova, Comissários Desportivos, Comissário Técnico, Cronometragem, incluindo resultados da Tomada de Tempo e Resultado das Provas, deverão ser fornecidos aos concorrentes através da Secretaria de Prova através de cópias dos documentos oficiais.

Art. 53 – Ao assinar a Ficha de Inscrição de cada prova, o piloto estará ciente que cumprirá fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK e do Regulamento Particular, se comprometendo a não recorrer, aos Poderes Públicos, de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos Poderes Desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

Art. 54 – A CBA, FADF, KRC. Organizadores, Patrocinadores e Administração do Kartódromo onde for realizada a prova, eximem-se, pô si, como pelos seus órgãos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil e/ou penal e/ou administrativa, decorrente de infrações ou acidentes ocorridos durante os treinos, tomadas de tempo, provas ou outras atividades durante o evento, recaindo essa responsabilidade exclusivamente naquele que deu causa ao fato, ao que o piloto concorrente ou seu responsável adere no ato da assinatura de cada inscrição.

Art. 55 – Fica proibido a utilização de rádio comunicador entre piloto e box.

Art. 56 – É obrigatório no mínimo 3 (três) extintores de incêndio de pó químico de 4 kg (quatro quilogramas), estrategicamente posicionados na área de abastecimento e no Parque Fechado.

56.1 – Cada equipe deverá ter obrigatoriamente no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de pó químico de 4 kg (quatro quilogramas), estrategicamente posicionado.

Art. 57 – As informações, comunicados oficiais, convocações de reuniões e adendos a este regulamento podem ser acessadas no site www.cbke.com.br

REFERÊNCIA OFICIAL	<i>IN-FADF nº 001-2010</i>
Homologo o presente Regulamento Geral da 4ª. Copa Brasília de Kart Endurance para a temporada de 2010. Brasília-DF, 9 de fevereiro de 2010.	
Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF Napoleão Augusto Ribeiro Presidente	