



Regulamento Geral 6 Horas Kart 2011

Capítulo I

INTRODUÇÃO

Art. 1º – A Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF realizará no dia 17 de dezembro de 2011 a prova **Seis Horas de Kart de Brasília** 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 2010.

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 – A prova **Seis Horas de Kart de Brasília**, edição de **2011**, será organizada pelo Kart Racing Clube, com promoção da Podium Race Events, sob a supervisão da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF.

Art. 4º – As entidades envolvidas na prova, 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**
- g) Podium Race Events Ltda - **PODIUM**

Capítulo III

DAS INSCRIÇÕES

Art. 5º – As inscrições serão efetuadas por Time, independentemente do número de pilotos integrantes do time, e poderão ser efetuadas na sede da Federação de Automobilismo, localizada no Autódromo de Brasília, com o pagamento total de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais), a partir de 17 de outubro até o dia 12 de Dezembro de 2011.

5.1 - Para fins deste regulamento entende-se por Time os pilotos que competirão com um mesmo kart.

5.2 – No valor da inscrição estarão inclusos o aluguel do motor e o combustível para treino classificatório e prova.

5.3 – Serão considerados inscritos os primeiros Times a efetivarem inscrição, incluindo o correspondente pagamento.

5.3 – Os organizadores poderão reservar vagas além dos quarenta primeiros inscritos para até mais 5 (cinco) participantes, a seu critério.

REGULAMENTO TÉCNICO-DESPORTIVO

Capítulo IV

DOS PARTICIPANTES

Art. 6º – A participação nas **Seis Horas de Kart de Brasília** estará limitada aos pilotos portadores de Cédula Desportiva da CBA, na modalidade kart nas seguintes graduações: PJMK, PJK, PK, PGK, PSKA, e PSKB, válida para 2011 ou 2012, independentemente da FAU a que estiver filiado.

6.1 – Somente poderão participar das atividades previstas no Programa Horário da Prova, os pilotos devidamente inscritos.

6.2 – A participação em qualquer das atividades previstas no Programa Horário da Prova de piloto que não estiver devidamente inscrito, acarretará a exclusão do time.

6.3 – Cada kart poderá contar apenas com a participação de apenas um piloto PJMK ou PJK.

Art. 7º – Os times serão compostos de no mínimo dois e no máximo quatro pilotos.

7.1 – Será permitido que cada piloto participe de no máximo dois times distintos, devendo o mesmo estar inscrito em ambos.

7.2 – O descumprimento do item acima implicará na exclusão do time infrator.

7.3 – Serão aceitas alterações com a troca de pilotos entre times, somente até o dia 16 de dezembro de 2011.

Capítulo V

DA PREMIAÇÃO

Art. 8º – Serão distribuídos ao final da prova, troféus aos Times das cinco primeiras colocações e para o mecânico da equipe vencedora.

Capítulo VI

DO LOCAL, DATA E HORÁRIO

Art. 9º – A prova será realizada no dia 17 de dezembro de 2011 no kartódromo Waltinho Ferrari, localizado no Autódromo Internacional de Brasília, com largada prevista para as 14:00 horas, cujo programa horário será divulgado por Adendo ao presente regulamento.

Capítulo VII

DA TOMADA DE TEMPO

Art. 10º – 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 20 (vinte) minutos, com participação de todos os Times inscritos.

10.1 – A critério dos Comissários Desportivos, a Tomada de Tempo poderá ser dividida em duas etapas de 15 (quinze) minutos cada uma, contando cada uma com a metade dos inscritos, definindo-se os grupos por meio de sorteio.

10.2 – No caso de um fase da Tomada de Tempo ocorrer com pista seca e outra com pista molhada, a definição do Grid de largada será feita pela ordem dos melhores tempos, sem distinção quanto ao estado de pista (seca ou molhada).

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

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

10.5 – Durante a tomada de tempo não será permitido reparos mecânicos e nem calibragem de pneus.

10.6 – Ao final da Tomada de Tempos os pilotos deverão ser pesados junto com seus respectivos karts.

10.7 – O descumprimento das regras acima implicará na desclassificação do kart da Tomada de Tempos, fazendo com que o kart largue nas últimas posições.

10.8 – O critério para definição de largada dos pilotos será o previsto no CDA.

Capítulo VIII

DO BRIEFING

Art. 11 – 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 a ser definido e informado em adendo.

11.1 – Também será realizado um “Briefing” com participação obrigatória dos Chefes dos Times com o Diretor de Prova e Comissários Desportivos.

11.2 – A critério dos Comissários Desportivos o “Briefing” poderá ser realizado simultaneamente com os pilotos e chefes dos times.

11.3 – O não comparecimento ao “Briefing” sujeitará o concorrente às sanções previstas no CDA,

Capítulo IX

DA LARGADA

Art. 12 – A largada será ao estilo “Le Mans” com os karts alinhados lado a lado, em 45º (quarenta e cinco graus), na reta de largada na margem direita da pista com os pilotos na margem oposta.

12.1 – Não será obrigatório que o pilotos que participou da Tomada de Tempo efetue a largada do seu kart, sendo nesse caso, permitida a substituição do lastro.

12.2 – Os karts deverão ser ligados ao subir a placa de 30 segundos e seguros pelo pára-choque traseiro por um auxiliar.

12.2.1 – O auxiliar não poderá ultrapassar a demarcação da linha amarela.

12.2.2 – O descumprimento do item acima implicará em penalização de “Time Penalty “ de 30” (trinta segundos).

12.3 – Apenas 1 (um) pneu traseiro deverá permanecer sobre a linha de demarcação da pista e somente poderá deixar a linha de demarcação após o piloto estar sentado no banco do kart.

12.4 – O kart que ultrapassar a linha de demarcação antes do piloto alcançá-lo no momento da largada, será penalizado com “Time Penalty” de 30” (trinta segundos).

12.5 – A largada em estilo “Le Mans” poderá ser cancelada em caso de acidente que prejudique o bom andamento da prova ou em função de irregularidades, a critério dos Comissários Desportivos e do Diretor de Prova.

12.6 – A critério dos Comissários Desportivos, por razão de segurança, a largada poderá ser efetuada de forma parada, nos termos previstos no CDA.

12.6.1 – O piloto reincidente em infrações na largada ao estilo “Le Mans” será penalizado com a perda da posição de largada, passando a ocupar o último lugar no “grid”.

12.7 – 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.

12.8 – 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.

12.9 – É proibida qualquer manutenção de desempenho no grid de largada.

12.9.1 - Caso seja necessária alguma manutenção de desempenho, o kart deverá ser recolhido aos boxes, após autorização da Direção de Prova.

12.9.2 – Na situação acima 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.

12.10 – Eventuais manutenções em itens de segurança poderão ser realizados por Comissários Técnicos no grid de largada, desde que autorizados pelos Comissários Desportivos.

Capítulo X

DA IDENTIFICAÇÃO

Art. 13 – Será obrigatória a utilização de numeração de identificação na forma prevista no RNK.

13.1 – Os números serão reservados no ato da inscrição.

13.2 – O número do kart só poderá ser mudado, mediante requerimento aos comissários desportivos e somente será autorizado se não causar transtorno à organização.

13.3 – Caso durante o transcorrer de qualquer atividade de pista venha cair uma das placas de identificação de número obrigatórias o piloto será sinalizado pela Direção de Prova, devendo se dirigir imediatamente aos boxes, para a colocação de nova (s) placa (s).

13.4 – Será obrigatória a colocação de pelo menos 1 (um) adesivo da CBA e 1 (um) adesivo da FADF e (um) fornecidos pela organização da prova.

Art. 14 – Fica obrigatoriamente reservado para uso do organizador o espaço de 20 cm x 4 cm nas placas de identificação dos concorrentes.

Capítulo XI

DA IDUMENTÁRIA

Art. 15 – Será obrigatório nos treinos, tomada de tempo e prova o uso da indumentária completa prevista no RNK e CDA.

Capítulo XII

DOS MECÂNICOS E SEUS AUXILIARES

Art. 16 – 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.

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

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

16.3 – Poderá ser cobrada caução pelo jaleco fornecido.

Capítulo XIII

ACESSO À PISTA

Art. 17 – Somente pessoas autorizadas pela organização da prova poderão ter acesso à pista, devendo os demais permanecer na área dos boxes.

Capítulo XIV

DO TEMPO DE PILOTAGEM

Art. 18 – O tempo máximo de pilotagem de cada piloto será de 2 (duas) horas por 1 (uma) hora de descanso.

18.1 – A cada substituição de piloto, o substituído deverá assinar imediatamente a súmula em local indicado pela Direção de Prova.

18.2 – O time que deixar de assinar a súmula em até 10 (dez) minutos após sua entrada no box, sofrerá um "Time Penalty" de 30" (trinta) segundos.

18.3 – O time que infringir o período mínimo de descanso de um piloto, deverá retornar aos boxes, aonde o piloto infrator deverá cumprir integralmente o tempo de descanso, antes de retomar a condução do kart, podendo este ser substituído por outro piloto do time.

18.4 – A substituição de pilotos deverá ser efetuada na área dos boxes, sendo vedada em outros locais, inclusive na balança e na área de reabastecimento.

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

Capítulo XV

DO PARQUE FECHADO/BOX

Art. 19 – 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.

19.1 – Antes da Tomada de Tempos será realizada vistoria técnica para o abastecimento do combustível e óleo e lacração dos motores e pneus.

19.2 – Após a realização da Tomada de Tempos será realizada vistoria técnica para controle de peso e lacres.

19.3 – Ao término da prova será efetuada uma última vistoria técnica.

Art. 20 – 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.

21.1 - O piloto deverá permanecer sentado em posição de corrida no transporte do kart na área de box.

21.2 – Todas as vezes que um kart entrar no PARK FECHADO/BOX será obrigatório a pesagem.

21.2.1 - O Time que descumprir este item será punida conforme Capítulo XIX deste Regulamento.

21.2 – Somente serão permitidos três auxiliares para empurrar o kart na área de box, com motor desligado. A equipe que descumprir este item sofrerá uma penalização com “Drive Thru”.

Capítulo XVI

DO ABASTECIMENTO E REABASTECIMENTO

Art. 22 – O abastecimento e o reabastecimento dos karts para a Tomada de Tempo e a Prova deverão ser realizados exclusivamente em local determinado com combustível fornecido pela organização.

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

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

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

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

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

22.6 – Para a largada e para cada reabastecimento será disponibilizada a quantidade de 7 (sete) litros de combustível por kart.

22.7 – Em caso de vazamento, a reposição será efetuada com orientação do Comissário Técnico, sendo novamente lacrada a sua entrada.

Capítulo XVII

DA NEUTRALIZAÇÃO/PARALIZAÇÃO DA PROVA

Art. 23 – A prova poderá ser neutralizada pelo Diretor de Prova em função de acidente, remoção de kart, bloqueio de pista ou outra situação de segurança, sendo apresentada no PSDP a placa PROVA NEUTRALIZADA, e todos os postos de sinalização apresentarão bandeira amarela agitada juntamente com uma placa com as letras “SC”.

23.1 - No caso de neutralização da prova os boxes estarão fechados, será apresentada uma placa de **BOX FECHADO**.

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

23.3 – O kart que entrar nos boxes durante a apresentação da placa **BOX FECHADO** poderá retornar à pista mesmo com a apresentação da placa, mas receberá penalização de “Time Penalty” de 1 (um) minuto que deverá ser cumprido após a neutralização.

23.4 – Na parte noturna da prova, juntamente com a placa **PROVA NEUTRALIZADA**, poderão ser ligadas luzes amarelas piscando.

Art. 24 – Caso a prova venha a ser paralisada com bandeira vermelha faltando mais de 60 (sessenta) minutos para o seu término,, deverá ser reiniciada tão logo os motivos que obrigaram à paralisação sejam sanados.

24.1 – No caso de paralisação 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.

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

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

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

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

24.6 – No caso da interrupção ocorrer depois de completados 75%(setenta e cinco) do tempo de prova, a critério dos Comissários Desportivos poderá ser encerrada, observando-se as regras para classificação previstas no CDA.

Capítulo XVIII

DOS REPAROS MECÂNICOS DURANTE O EVENTO

Art. 25 – Todo reparo mecânico do kart durante prova deverá ser feito na área frontal dos boxes.

25.1 – Será terminantemente proibido qualquer tipo de manutenção no interior dos boxes.

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

25.3 – 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, em comum acordo com os Comissários Desportivos adotará as medidas necessárias para a remoção do kart avariado da pista, inclusive permitindo a entrada de auxiliar na pista.

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

25.5 – Será permitida manutenção na pista efetuada apenas pelo próprio piloto, sem ajuda externa.

25.6 – Caso os Comissários Desportivos assim entendam, a prova poderá ser neutralizada, ficando todos os concorrentes obrigados a conduzir seus karts em marcha reduzida, não sendo permitidas ultrapassagens.

25.7 – 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.

25.8 – Nos boxes poderão ser realizados todos os tipos de reparos mecânicos e substituição de peças/partes.

25.9 – O motor poderá ser trocado apenas em caso de quebra devidamente identificado pelo fornecedor dos motores.

25.10 – O chassi não poderá ser trocado em nenhuma hipótese.

Capítulo XIX

DO PESO DOS PARTICIPANTES

Art. 26 – O peso mínimo obrigatório será de 205 kg (duzentos e cinco quilogramas) para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha.

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

26.2 – Toda vez que o kart entrar nos boxes durante a prova, por qualquer motivo, deverá primeiro passar pela balança para verificação do peso.

26.2.1 - O não cumprimento implicará em penalização de “Drive Thru” acrescida de 2 (dois) minutos arados na saída dos boxes.

26.3 – É obrigatória a pesagem do kart ao final da Tomada de Tempo.

26.3.1 - O não cumprimento desta ordem implicará em desclassificação da equipe na tomada de tempo, largando dos boxes.

26.4 – 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, na forma prevista no CDA.

Art. 27 – Caso haja necessidade de colocação de lastro para completar o peso do conjunto kart/piloto, o mesmo deverá ser fixado em local apropriado.

Art. 28 – 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 1.000 (hum mil) gramas ou fração excedentes às primeiras 2.000 (duas mil) gramas;

Art. 29 – 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 3 (três) voltas na classificação final;
- b) Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – perda de 1 (uma) volta na classificação final para cada 1.000 (hum mil) gramas ou fração excedente;

Art. 30 – A constatação de lastro solto acarretará na imediata exclusão do time da Tomada de Tempos ou da Prova.

Capítulo XX

DOS PNEUS

Art. 31 – Os pneus para tempo seco serão da marca MG, tipo AZ (vermelho) seriado.

31.1 – Todos os pneus utilizados durante a prova deverão ser lacrados pela organização, exceto pneus de chuva.

31.1.1 – Cada time terá direito à lacração de mais dois pneus dianteiro e dois traseiros, novos ou usados.

31.2 – Os pneus de chuva serão da marca MG, e deverão ser submetidos à vistoria prévia da Comissão Técnica da Prova.

31.3 – A equipe que utilizar pneus sem lacre e/ou fora destas especificações será desclassificada da prova.

Capítulo XXI

DOS CHASSIS E CARENAGEM

Art. 32 – 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.

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

32.2 – 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.

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

32.3 – 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;

32.4 – 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. 33 – 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;

33.1 – 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.

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

Art. 34 – É obrigatória a instalação de pára-choque traseiro de aço tubular com largura mínima de 1300 mm (mil e trezentos milímetros) e máxima de 1380 mm (mil trezentos e oitenta milímetros).

Art. 35 – É obrigatória a utilização de um suporte para fixação do sensor de cronometragem que deverá ser instalado em local indicado pelo Comissário Técnico.

Capítulo XXII

DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Art. 36 – Para a participação de Portadores de Necessidades Especiais, fica permitida a adaptação do kart às suas necessidades.

36.1 – 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.

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

36.3 – 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 XXIII

DOS MOTORES E TRANSMISSÃO

Art. 37 – O motor utilizado nos treinos livres, tomada de tempo e prova será da marca Honda, modelo GX-390 do tipo monocilíndrico à gasolina, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, bomba de combustível, fornecido juntamente com escapamento e filtro de chuva. Não serão fornecidas embreagem e mesa.

37.1 – 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.

37.2 – Não cabe à equipe recusar o motor sorteado.

37.3 – 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.

37.4 – Será de responsabilidade do piloto responsável pelo time, devidamente identificado na ficha de inscrição, a quebra do motor por danos externos causados por qualquer incidente ou pela aceleração em cavalete, devendo o mesmo ressarcir integralmente a organização.

37.5 – O piloto deverá pagar as peças danificadas no ato da devolução ou troca do motor, escapamento ou filtro de chuva, pelo preço da tabela do fabricante.

37.6 – O motor ou escapamento, somente poderá ser trocado com a permissão do Comissário Técnico, em casos de quebra ou por algum defeito que não possa ser reparado no local.

37.6.1 – No caso acima a troca deverá ocorrer imediatamente após sua identificação, observando a condição de retirada de um motor/escapamento e com a devida devolução do item avariado.

37.7 – A equipe poderá, a seu critério, solicitar a troca do motor mediante o pagamento de uma taxa adicional de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais). As trocas ficam sujeitas à disponibilidade de motores.

37.7.1 – Na situação acima a troca será penalizada com a perda de 5 (cinco) posições do grid de largada.

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

Art. 38 – Será obrigatória a utilização de coroa de 42 (quarenta e dois) dentes e corrente de passo 428 (motocicleta) e o conjunto pinhão/embreagem será de 13 (treze) dentes com somente patins de aço (**não aliviado**) não sendo permitida adição de fibras de qualquer espécie nos patins.

38.1 – A equipe que descumprir este item será desclassificada da prova.

Capítulo XXIV

DAS PENALIDADES

Art. 39 – Além das penalidades previstas neste Regulamento, no RNK e no CDA, serão aplicadas as seguintes:

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

Art. 40 – Todas as penalidades serão cumpridas com a prova em andamento, não sendo permitido o cumprimento com a prova neutralizada.

40.1 – Qualquer infração cometida pela equipe, cuja penalidade não esteja prevista neste regulamento, será analisada pelos Comissários Desportivos os quais aplicarão a devida penalidade para o infrator.

Capítulo XXV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41 – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos durante a prova e pelo Presidente da FADF após a prova.

Art. 42 – 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. 43 – A CBA, FADF, KRC. Organizadores, Patrocinadores e Administração do Autódromo, eximem-se, p^o 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. 44 – Fica proibido a utilização de rádio comunicador entre piloto e box.

Art. 45 – Cada equipe deverá ter obrigatoriamente no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de pó químico de 4 kg (quatro quilogramas), estrategicamente posicionado.

Art. 46 – Será expressamente proibida a distribuição e venda de material promocional ou de merchandising nas dependências do kartódromo, salvo quando autorizado pela organização do evento.

Art. 47 – Tudo aquilo que não estiver especificamente permitido neste regulamento, será expressamente proibido, sendo que todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

Art. 48 – Os sensores de cronometragem são de propriedade da FADF, sendo obrigatória sua devolução, em qualquer situação.

48.1 – O piloto que não proceder à devolução do sensor de cronometragem ao término do Treino Classificatório ou da Prova terá que ressarcir o valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais) à FADF.

Brasília-DF, 10 de outubro de 2011.

APROVO O REGULAMENTO HOMOLOGO

Napoleão Augusto Ribeiro

Presidente da FADF