



Federação de Automobilismo do Distrito Federal

COPA BRASÍLIA DE KART ENDURANCE

Regulamento Desportivo e Técnico

**IN-FADF
Nº 009 / 11**

**Dispõe sobre o Regulamento Desportivo e Técnico da 5ª edição da
Copa Brasília de Kart Endurance - 2011**

Capítulo I **DA INTRODUÇÃO**

Art. 1º – A Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF realizará, no ano de 2011, a 5ª COPA BRASÍLIA DE KART ENDURANCE - CBKE nos termos deste Regulamento.

Art. 2º - O presente Regulamento obedecerá às normas do Código Desportivo Internacional – CDI/FIA-2011, do Código Desportivo do Automobilismo – CDA/CBA-2011 e do Regulamento Nacional de Kart – RNK/CBA-2011.

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 CBKE 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) Kart Racing Clube de Brasília – KRC.

Capítulo III **DO REGULAMENTO PARTICULAR**

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-2011 e qualquer alteração somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos, através de adendo.

Capítulo IV **DOS PARTICIPANTES**

Art. 6º - A participação na 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 "PROPRIETÁRIA" ou

“SUPLENTE” e preencher a ficha de inscrição da CBKE.

6.2 – Ao se inscrever, toda equipe deverá efetuar uma taxa de adesão de R\$ 100,00.

6.3 – A taxa de adesão de R\$ 100,00 será cobrada para todas novas equipes que aderir ao grupo até a última etapa da primeira metade da CBKE, para a segunda metade do campeonato o valor da taxa de adesão de novas equipes será de R\$ 50,00.

6.4 – A taxa de participação para a todas as equipes participantes de cada etapa será de R\$ 350,00, com motores próprios da CBKE, ou R\$ 650,00 com motores alugados de outras entidades (estes valores poderão sofrer ajustes conforme necessidade para adequação de custos, desde que com aviso prévio através do site, e-mail e mural, sem a necessidade de alteração do regulamento, mas sendo obrigatório o registro no Regulamento Particular).

6.5 – A taxa de participação será obrigatória para todas as equipes “PROPRIETÁRIAS” independente de sua ausência em qualquer etapa.

6.6 – Uma equipe “SUPLENTE” poderá participar de uma etapa utilizando o crédito de uma equipe “PROPRIETÁRIA” que não esteja participando daquela etapa específica. Para isto será necessário uma autorização por escrito e assinada pela equipe “PROPRIETÁRIA” dando à equipe “SUPLENTE” a cessão de participação. Neste ato a taxa de participação da equipe “SUPLENTE” ficará revertida como pagamento da equipe “PROPRIETÁRIA”, liberando essa do pagamento referido no item 6.5.

6.7 – A equipe, “PROPRIETÁRIA” ou “SUPLENTE”, somente poderá participar e pontuar na etapa da CBKE se pelo menos um dos fundadores da equipe estiver inscrito como piloto participante.

6.8 – 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 cobrado uma taxa de R\$ 100,00.

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

6.10 – Durante o ano, qualquer equipe poderá substituir um dos fundadores da equipe 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. Este valor fica alterado para R\$ 50,00 para novas adesões a partir da 5ª. Etapa.

6.11 – Em nenhuma hipótese será permitida a substituição dos 02 (dois) fundadores da equipe, pois isto implicará em não participação na prova em questão.

6.12 – 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.

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

6.14 – A CBKE abre para o ano de 2011 o total de 6 (seis) novas equipes “PROPRIETÁRIAS”, alcançando assim o máximo de 36 equipes. No ato da adesão a nova equipe deverá pagar o valor de R\$ 4.200,00 a título de integração ao grupo CBKE, tendo a partir deste momento direitos (ativo) e deveres (passivo) da CBKE.

6.15 – A equipe “SUPLENTE” não faz parte dos direitos e deveres da CBKE. Ficando suas responsabilidades restritas as etapas em que dela participarem.

6.16 – As obrigações financeiras da equipe “PROPRIETÁRIA” têm início a partir de sua entrada e finaliza após a quitação da última etapa do campeonato corrente.

Art. 7º - Somente poderão participar da CBKE, os pilotos portadores de Cédula Desportiva Nacional, emitida pela CBA, válida para o ano de 2011.

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, a FADF, a CBA e a CBKE.

7.2 – As equipes poderão ser alteradas desde que as alterações sejam previamente comunicadas e aprovadas pela comissão organizadora da CBKE, atendidas as disposições e os pagamentos das taxas previstas no Art. 6º deste Regulamento.

7.3 – A CBKE funcionará como um "CONDOMÍNIO", aonde todas as despesas são rateadas entre todas as equipes "PROPRIETÁRIAS". Dessa forma, a taxa de participação é utilizada para cobrir todos os gastos com a realização de cada etapa, despesas para manutenção do condomínio e manutenção de um fundo de reserva. Caso seja necessário, a CBKE poderá cobrar taxas extras para cobrir despesas não previstas no orçamento anual, desde que comunicado com antecedência e justificando o motivo, sem a necessidade de alteração no regulamento.

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, não tendo a CBKE nenhuma obrigação na devolução de qualquer quantia a equipe devedora.

Capítulo V DAS INSCRIÇÕES

Art. 8º - As inscrições por etapa estão limitadas ao número máximo de 36 karts. A preferência de participação será sempre das equipes "PROPRIETÁRIAS".

Capítulo VI DO KARTÓDROMO

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

Capítulo VII DO CALENDÁRIO

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

ETAPA	DATA	DURAÇÃO	CIRCUITO
1ª	13/03/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
2ª	10/04/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
3ª	15/05/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
4ª	19/06/2011	3h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
5ª	14/08/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
6ª	11/09/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
7ª	02/10/2011	2h + 2 voltas	Waltinho Ferrari
8ª	06/11/2011	3h + 2 voltas	Waltinho Ferrari

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

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

Capítulo VIII DA PONTUAÇÃO E DESCARTE

Art. 11 – A pontuação por etapa será atribuída por equipe e obedecerá ao seguinte critério, onde “C” é a

colocação e “P” é a pontuação:

C	P	C	P	C	P	C	P
1º	42	10º	30	19º	21	28º	12
2º	39	11º	29	20º	20	29º	11
3º	37	12º	28	21º	19	30º	10
4º	36	13º	27	22º	18	31º	9
5º	35	14º	26	23º	17	32º	8
6º	34	15º	25	24º	16	33º	7
7º	33	16º	24	25º	15	34º	6
8º	32	17º	23	26º	14	35º	5
9º	31	18º	22	27º	13	36º	4

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 à pontuação apenas das bonificações previstas no item 11.1.

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

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, seqüencialmente, os seguintes critérios para desempate:

- a) a equipe que tiver maior número de vitórias;
- b) a equipe que tiver maior número de segundos lugares;
- c) a equipe que tiver maior número de terceiros lugares;
- d) a equipe que tiver maior número de melhores voltas;
- e) a equipe que tiver maior número de *pole-position*;
- f) sorteio.

Capítulo IX 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 pelo grupo CBKE.

Capítulo X DO HORÁRIO DAS PROVAS

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

HORÁRIO	EVENTO
---------	--------

7h:00m às 8h:10m	Sorteio dos Motores, Montagem dos Motores Recebimento dos Sensores de Cronometragem
8h:30m às 8h:50m	Treino Oficial
9h:00m às 9h:20m	Abastecimento
9h:30m às 9h:45m	Tomada de Tempo
10h:15m às 10h:30m	Briefing obrigatório com Pilotos e Chefes de Equipes
10h:30m às 10h:40m	Formação do Grid de Largada
10h:40m	Fechamento do Parque Fechado
11h:00m	Largada
13h:00m	Chegada para provas com duração de 2h
14h:00m	Chegada para provas com duração de 3h

14.1 – Os horários serão rigorosamente cumpridos.

Capítulo XI DA TOMADA DE TEMPO

Art. 15 – Observadas as disposições contidas no Art. 10 do RNK/CBA-2011, 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 XII DO BRIEFING

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

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

Capítulo XIII 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 XIV
DOS MECÂNICOS E 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 XV
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 XVI
DO TEMPO DE PILOTAGEM

Art. 20 – O tempo máximo de pilotagem de cada piloto será de 1h15m (uma hora e quinze minutos) para provas com duração de 2h00m (duas horas) e de 1h45m (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 XVII
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 XVIII
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 XIX

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 etapa.

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 XX

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 paralisação sejam sanados.

27.1 – 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.

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 por cento) 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 XXI
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) Caster, 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 XXII

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 XXIII

DOS MOTORES E TRANSMISSÃO

Art. 33 – Os motores utilizados no campeonato serão fornecidos pela organização da CBKE ou por um fornecedor de motores devidamente contratado pela organização desde que obedeçam as seguintes características:

- Motor HONDA modelo GX 390 do tipo monocilíndrico à gasolina;
- Motor refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda;
- O conjunto do motor deve ter carburador, filtro de ar, bomba de combustível e escape;
- Não faz parte do conjunto do motor, embreagem e mesa.

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.

33.10 – O escape será cedido pela Organização da CBKE e poderá sofrer fiscalização durante a

prova. A equipe que utilizar escape diferente ou modificado será desclassificada.

Art. 34 – O conjunto pinhão/embreamento será de 13 (treze) dentes com patins de aço (não aliviado), coroa de 42 (quarenta e dois) dentes e corrente de passo 428 (motocicleta).

Capítulo XXIV 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 01 (uma) volta na classificação final;
- b) Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – perda de 01 (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 outro kart na pista durante a corrida, ambos sofrerão a mesma penalização prevista nos artigos 37 e 38.

Capítulo XXV 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 XXVI DAS PENALIDADES

Art. 40 – Além das penalidades previstas neste Regulamento, no RNK/CBA-2011 e no CDA/CBA-2011, 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 02 (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 02 (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 XXVII **DA PUBLICIDADE**

Art. 42 – Deverão ser reservados na carenagem espaços para utilização pela organização da prova, na quantidade e dimensões definidas 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 XXVIII 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\$ 1.000,00 (um mil reais).

Capítulo XXIX **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 equipes 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 XXX

DAS RECLAMAÇÕES E DOS RECURSOS

Art.46 – As reclamações técnicas e desportivas deverão obedecer aos procedimentos determinados no Capítulo XII do CDA/CBA-2011.

46.1 – 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 Art. 148 do CDA/CBA-2011, até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial, através da sua fixação no quadro de avisos.

46.2 – 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 – Os recursos deverão seguir as disposições contidas no Capítulo 18 do CDA/CBA-2011.

Capítulo XXXI

DAS PENALIZAÇÕES EM MULTAS

Art. 48 – As penalizações em multa obedecerão às disposições contidas no Art. 133 do CDA/CBA-2011.

Capítulo XXXII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 49 – As provas somente poderão ser realizadas com a presença de esquemas de Segurança Privada e de Ambulância, além de um Médico Responsável, todos contratados especificamente para o evento.

Art. 50 – É responsabilidade da organização a contratação de cronometragem por sensores eletrônicos.

Art. 51 – Fica proibido a utilização de rádio comunicador entre o piloto e os boxes.

Art. 52 – É obrigatório a colocação de 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.

52.1 – Cada equipe deverá ter obrigatoriamente no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de pó químico de 4 kg (quatro quilogramas), estrategicamente posicionado na sua área nos boxes.

Art. 53 – 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. 54 – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos durante a prova e pelo Presidente do Conselho Técnico Desportivo da FADF após a prova.

Art. 55 – O KRC deve encaminhar a FADF, ao final de cada etapa, a Pasta da Prova cujo material deve ser colocado em ordem cronológica dentro de cada uma das seguintes seções obrigatórias e respectivos conteúdos:

- a) Regulamentos – o Regulamento Particular da Prova e o Programa Horário.
- b) Relatórios – todos os comunicados e relatórios técnicos ou desportivos, todas as decisões tomadas durante o evento, ficha de presença dos pilotos no *briefing*, bem como os relatórios finais.
- c) Cronometragem – todos os relatórios de cronometragem, como treinos livres, tomada de tempo, warm-up e prova.
- d) Inscrições – a ficha de inscrição de todos os participantes, por ordem de numeração dos karts, bem como a relação dos participantes, na mesma ordem.

Art. 56 – As informações, comunicados oficiais, convocações de reuniões e adendos a este regulamento podem ser acessadas no site www.cbke.com.br.

Art. 57 – 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/CBA-2011, do Regulamento Nacional de

Kart – RNK/CBA-2011 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. 58 – 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. 59 – O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo da FADF e entrará em vigor na data da sua homologação pelo Presidente da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF, revogadas as disposições em contrário.

REFERÊNCIA OFICIAL
IN-FADF nº 009/11

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO

José Martins Rodrigues
Presidente

Brasília - DF, 21 de fevereiro de 2011.

Homologação da Instrução Normativa IN-FADF nº 009/11
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL

Napoleão Augusto Ribeiro
Presidente
