



<b>IN-FADF</b>	<b>1ª TAÇA CBKE REGULAMENTO</b>	<b>DE KART ENDURANCE DESPORTIVO E TÉCNICO</b>
----------------	-------------------------------------	---

## Capítulo I - INTRODUÇÃO

**Art. 1º** – A Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF realizará, no ano de 2017, a 1ª Taça CBKE de Kart Endurance, com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, nos termos deste Regulamento.

**1.1** – 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, este no que couber.

- 1.1.1** – Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios da legislação nacional.
- 1.1.2** – Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor, a partir da data determinada nos mesmos.
- 1.1.3** – Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.
- 1.1.4** – Os adendos somente terão validade quando homologados pela FADF.

## Capítulo II - DA ORGANIZAÇÃO

**Art. 2º** – As etapas da Copa CBKE serão organizadas sob a supervisão da Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF.

**2.1** – 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) Comissão Nacional de Kart – **CNK**;

## Capítulo III - DOS REGULAMENTOS PARTICULARES

**Art. 3º** – O Regulamento Particular de cada etapa será apresentado 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 específico.

## Capítulo IV - DAS INSCRIÇÕES/ADESÕES

**Art. 4º** – A CBKE é uma associação particular organizada e distribuída em 25 (vinte e cinco) cotas numeradas de 01(um) a 25 (vinte e cinco) e, para participar de qualquer uma das etapas da copa a equipe deve ser "**PROPRIETÁRIA**".

**4.1** – Toda a equipe ou proprietário de uma cota deverá quitar antes da primeira etapa de 2017 qualquer dívida existente com a CBKE.

**4.2** – As inscrições por etapa estão limitadas à quantidade de 25 (vinte e cinco) equipes.

**4.3** – A inscrição por etapa deverá ser realizada para todas as etapas até 01(um) dia antes de sua realização.

**4.4** – No ato da inscrição por etapa, além da aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:

- a) Apresentação da cédula Desportiva Nacional de 2017 na modalidade kart;
- b) Pagamento da taxa de inscrição, no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) para a equipe "PROPRIETÁRIA";
- c) Pagamento do aluguel do motor, no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais);
- d) Quitação de quaisquer débitos existentes com o CBKE, FADF, CBA; e eventuais débitos.

**4.4.1** – Os valores praticados em 2017 poderão sofrer reajustes no decorrer do ano desde que, devidamente justificados e comunicados, com antecedência de 30 (trinta) dias, nos termos previstos neste Regulamento.

**4.4.2** – Com o propósito de fidelização das equipes e garantia de participação de todas até a última etapa, serão cobrados os valores correspondentes a três inscrições (R\$ 1.200,00) na 1ª etapa que dará direito a participar da 1ª, 2ª e 3ª etapas e duas inscrições (R\$ 800,00) na 4ª etapa que dará direito a participar da 4ª e 5ª etapas, perfazendo um total de cinco etapas.

**4.4.3** – **As equipes regularmente inscritas na XI Copa Brasília de Kart Endurance 2017, com todas as suas obrigações devidamente quitadas, participam da 1ª Taça CBKE de Kart Endurance sem nenhum custo adicional, nem de inscrição, nem de aluguel de motor.**

**4.5** – 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, deste Regulamento e do Regulamento Particular da Prova, se comprometendo a não recorrer, aos poderes públicos de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos poderes desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

## Capítulo V - DAS EQUIPES

**Art. 5º** – As equipes "PROPRIETÁRIAS" participantes da CBKE poderão ser compostas por até 03 (três) pilotos e um piloto reserva, devendo preencher a ficha de registro identificando o nome da equipe, número do kart, pilotos, chefe de equipe e mecânico responsável. Somente será permitida a substituição de qualquer piloto inscrito na equipe durante o campeonato em caso de comprovada necessidade e com anuência de todas as equipes.

**5.1** – Toda equipe deverá informar o nome da equipe, número e nome dos pilotos quando da adesão ao grupo e/ou até a primeira etapa do campeonato.



**5.1.1** - O nome da equipe fica limitado a 40 caracteres e o número em 2 (dois) dígitos de 00 (zero) a 99 (noventa e nove).

**5.1.2** - Para cada solicitação de alteração do número e/ou nome da equipe, após o início da copa, será cobrada uma taxa de R\$ 100,00 (cem reais).

**5.1.3** – As equipes participantes do ano 2016 terão prioridade ao nome e à numeração.

#### Capítulo VI - DO KARTÓDROMO

**Art. 6º** - As provas da Copa serão realizadas no kartódromo Waltinho Ferrari, localizado no Autódromo Internacional de Brasília, cujo calendário está definido neste Regulamento.

**6.1** – O esquema de utilização da pista nos dias não constantes do Programa Horário da respectiva prova, bem como os seus custos são de responsabilidade da administração do kartódromo.

**6.2** – Desde que divulgados com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, as provas poderão ser realizadas em outro local em comum acordo entre a FADF e o CBKE.

#### Capítulo VII - DOS PARTICIPANTES/PILOTOS

**Art. 7º** – A Copa é aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional de Kart, emitida pela CBA, válida para 2017, independente da FAU que estiver filiado e a pilotos estrangeiros portadores de cédulas dos seus países de origem, válida para o ano de 2017.

**7.1** – Nos termos previstos no CDA, ficam credenciados a participar da Copa os pilotos portadores de Cédula Desportiva de 2017 das categorias: Piloto Junior de Kart (PJK), Piloto de Kart (PK), Piloto Graduado de Kart (PGK), Piloto Sênior de Kart A (PSK-A), Piloto Sênior de Kart (PSK-B).

**7.2** – Somente poderão participar dos treinos livres, tomadas de tempo ou prova os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria e sem débito nos termos previstos neste Regulamento.

**7.3** – Cada piloto somente poderá participar de no máximo duas equipes durante o campeonato.

#### Capítulo VIII - DO CALENDÁRIO

**Art. 8º** – A Copa será constituída de 5 (cinco) etapas com duração de 2h e 10m (duas horas e 10 minutos) mais duas voltas, obedecendo ao seguinte cronograma:

ETAPA	DATA	ETAPA	DATA
1ª	03/06/2017	5ª	18/11/2017
2ª	19/08/2017		
3ª	16/09/2017		
4ª	21/10/2017		

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

**8.2** – Para cada uma das etapas um novo traçado será utilizado podendo ser no sentido horário ou anti-horário. A pista será montada em até 02 (dois) dias antes da data da corrida, conforme decisão da direção/comissários e anuência do Kartódromo.

**8.3** – A organização da CBKE será responsável pela montagem da pista apenas para a realização da etapa em sua data prevista.

**8.4** – As corridas serão realizadas juntamente com as corridas da **XI Copa Brasília de Kart Endurance 2017**, nas mesmas datas e horários, utilizando tão somente uma única estrutura de corrida para os dois campeonatos.

#### Capítulo IX - DA PONTUAÇÃO

**Art. 9º** – A pontuação por etapa será atribuída por equipe e obedecerá ao seguinte critério:

Posição	Pontuação	Colocação	Pontuação	Colocação	Pontuação
1º	31	11º	15	21º	05
2º	27	12º	14	22º	04
3º	24	13º	13	23º	03
4º	22	14º	12	24º	02
5º	21	15º	11	25º	01
6º	20	16º	10	26º	00
7º	19	17º	09	27º	00
8º	18	18º	08	28º	00
9º	17	19º	07	29º	00
10º	16	20º	06	30º	00

**9.1** – A equipe que largar na pole-position receberá uma bonificação de 01 (um) ponto.

**9.2** – A equipe que obtiver a melhor volta da prova receberá uma bonificação de 01 (um) ponto.



**9.3** – Somente fará jus à pontuação prevista no Caput deste artigo a equipe que completar pelo menos 75% da volta do líder.

**9.3.1** – Sempre que 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas resultarem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

**9.4** – A equipe que não completar o número mínimo de voltas previsto no item 9.3 será atribuída à pontuação apenas das bonificações previstas nos itens 9.1 e 9.2 deste regulamento.

**9.5** – A equipe receberá 1 (um) ponto de bonificação para cada etapa participada.

**9.6** – Somente participarão da pontuação as equipes PROPRIETÁRIAS.

**9.7** – Será declarada vencedora da copa a equipe que somar mais pontos ao final.

**9.8.1** – Se duas ou mais equipes terminarem o campeonato com igual número de pontos, o critério de desempate será:

- 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 X - DA PREMIAÇÃO

**Art. 10º** – Serão distribuídos ao final de cada prova, troféus ou taças às equipes que alcançarem as 3 (três) primeiras colocações.

**10.1** – Ao final do campeonato serão entregues troféus ao 1º, 2º e 3º colocados, em local e data determinados pelo CBKE.

## Capítulo XI - DO HORÁRIO DAS PROVAS

**Art. 11º** – A realização das provas obedecerá aos seguintes Programas/Horários:

HORÁRIO	EVENTO
07:00 às 8:30 hrs	Sorteio dos Motores, Montagem dos Motores/Recebimento dos Sensores de Cronometragem
08:30 às 9:00 hrs	Treino Oficial (30 min)
09:00 hrs	Abertura da Área do Abastecimento
09:30 hrs	Fechamento Área do Abastecimento
09:40 hrs	Encerramento do Abastecimento
09:40 às 9:50 hrs	Tomada de Tempo (10 min)
10:15 às 10:30 hrs	Briefing obrigatório com Pilotos e Chefes de Equipes e foto oficial
10:30 às 10:45 hrs	Formação do Grid de Largada
10:45 hrs	Fechamento do Parque Fechado
11:00 hrs	Largada
13:10 hrs	Chegada
13:30 hrs	Pódio e entrega de troféus

## Capítulo XII - DA CRONOMETRAGEM

**Art. 12º** – A cronometragem das provas será feita por sistema eletrônico, com sinal captado por sensor instalado nos karts.

**12.1** – Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a devolução, em qualquer situação ao final dos Treinos Livres, Tomada de Tempo, Prova ou quando solicitado pela organização.

**12.2** – O piloto que não devolver o sensor na situação acima, ou com danos causados pelo uso, deverá ressarcir à organização o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais).

**12.3** – É obrigatório que a cronometragem forneça os seguintes relatórios:

- a)** Tomada de Tempos, contendo o nº do kart, nome do piloto, categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- b)** Prova, contendo o nº do kart, nome do piloto, categoria, ordem de classificação, nº de voltas, tempo total da prova, melhor volta e volta em que foi realizada.
- c)** Nas provas deverá também ser emitido o relatório volta a volta, indicando o nº do kart e o tempo obtido em cada volta, bem como o somatório do tempo total.

## Capítulo XIII - USO DOS BOXES

**Art. 13º** – A utilização dos boxes obedecerá à seguinte regra complementar as prescrições contidas no RNK e no CDA:

- a)** Os karts deverão ser levados aos boxes exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados;
- b)** É expressamente proibido o tráfego de karts com o motor funcionando pelas áreas dos boxes;
- c)** É proibido funcionar os motores dos karts no interior (garagem) dos boxes; e
- d)** Mecânico, auxiliares, chefes e membros das equipes somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes usando calçado fechado.



**13.1** – Os infratores às regras acima estabelecidas ficarão sujeitos ao pagamento de multa, de acordo com tabela estabelecida pela administração do kartódromo.

**13.2** – À equipe detentora de direito de ocupação de garagem no Kartódromo terá preferência de uso dos boxes localizados à frente.

**13.3** – Em caso de impasse entre equipes concorrentes a organização do evento definirá a ocupação dos boxes.

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

#### Capítulo XIV - DA MANUTENÇÃO

**Art. 14º** – Constatada avaria técnica durante as atividades de pista, independentemente da sinalização da direção da prova através de bandeira preta com círculo laranja, o piloto deverá proceder conforme estabelecido neste artigo.

Ao sair da pista, por qualquer motivo, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo.

Caso o piloto consiga sanar a avaria na pista, observada a devida segurança e sem se valer de qualquer forma de auxílio de terceiros, ele poderá retornar à atividade de pista.

**14.1 – DURANTE OS TREINOS LIVRES OU DE AQUECIMENTO** – Caso o piloto não consiga sanar a avaria e tampouco conduzir o kart até ao Parque Fechado por seus próprios meios.

**14.1.1** – A equipe poderá solicitar autorização para a retirada do kart da pista e condução até o parque fechado.

**14.1.2** – A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

**14.1.3** – A equipe poderá ser penalizada, a critério dos comissários desportivos e observadas as disposições do RNK e CDA, desde uma advertência até a desclassificação da prova.

**14.2 – TOMADA DE TEMPO** – Caso o piloto não consiga sanar a avaria e tampouco conduzir o kart até ao Parque Fechado por seus próprios meios.

**14.2.1** – O kart deverá ser estacionado em local seguro e o piloto deve se dirigir ao Parque Fechado para realizar a pesagem.

**14.2.2** – Ao final da Tomada de Tempo, com autorização, o kart deverá ser conduzido ao Parque Fechado para pesagem.

**14.2.3** – A equipe será penalizada com a desclassificação da Tomada de Tempo pelo não cumprimento deste item.

**14.3 – PROVA** – Caso o piloto não consiga sanar a avaria e tampouco conduzir o kart até ao Parque Fechado por seus próprios meios.

**14.3.1** – A equipe poderá solicitar à direção autorização para a retirada do kart da pista e condução até o parque fechado.

**14.3.2** – A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

**14.3.3** – Caso a equipe não solicite a autorização ou a direção não conceda a retirada do kart da pista o mesmo deverá ser estacionado em local seguro e o piloto deve se dirigir ao Parque Fechado para realizar a pesagem.

**14.3.4** – A equipe será penalizada com a desclassificação da Prova pelo não cumprimento deste item.

**14.4** – O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, exceto quando autorizado pelo comissário técnico.

**14.5** – É proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo e no Grid de Largada, exceto se autorizado pelo comissário técnico.

#### Capítulo XV - DO ABASTECIMENTO

**Art. 15º** – O abastecimento dos karts deverá obedecer às disposições contidas neste artigo.

**15.1** – O abastecimento dos karts para a Tomada de Tempo e início da Prova deverá ser feito exclusivamente na área de abastecimento determinado no Regulamento Particular da Prova.

**15.2** – Quando do abastecimento de combustível o motor do kart deverá estar desligado e o tanque de combustível deverá estar vazio e livre de qualquer resíduo sólido, líquido ou gel.

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

**15.4** – Os karts serão abastecidos com até 7(sete) litros e os tanques lacrados.

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

**15.6** – É terminantemente proibido, sob pena de desclassificação ou exclusão, além de outras penas complementares:

- a) Usar combustível que não seja o fornecido pela organização, ou adulterar o mesmo;
- b) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;
- c) Retornar com o kart aos boxes depois de abastecido; e
- d) A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e montagem de pneus, de qualquer pessoa que não seja oficial de competição.



## Capítulo XVI - DOS TREINOS LIVRES

**Art. 16º** – Somente poderão participar dos treinos livres os pilotos inscritos, observadas as exigências previstas neste Regulamento.

## Capítulo XVII - DA TOMADA DE TEMPO

**Art. 17º** – Observadas as disposições contidas no CNK, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de classificação com duração de 10 (dez) minutos, com participação de todos os inscritos.

**17.1** – Somente um dos pilotos, por equipe, poderá tomar parte da Tomada de Tempo.

**17.2** – Os pilotos que entrarem na pista, mas não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no Grid determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado por tempo.

**17.3** – Os pilotos excluídos ou desclassificados da Tomada de Tempo alinharão ao final do pelotão, após os incluídos na situação prevista no item anterior.

**17.4** – Durante a Tomada de Tempo, o piloto que parar no parque fechado ou na pista, não poderá retornar para a pista.

**17.4.1** – Caso o piloto consiga retornar à pista, durante a Tomada de Tempo, sem auxílio externo, poderá prosseguir, sem punição.

**17.4.2** – Os pilotos que desrespeitarem as regras estabelecidas nesse item serão excluídos da Tomada de Tempo.

**17.5** – A saída do boxe será fechada 1 (um) minutos após o início da tomada de tempo.

## Capítulo XVIII - DO BRIEFING

**Art. 18º** – É obrigatória a participação de todos os pilotos inscritos e chefes de equipe no “Briefing” que será realizado com o Diretor de Prova em local determinado pela Organização.

**18.1** – Poderão ser realizados “Briefings” separados para pilotos e para chefes de equipes.

## Capítulo XIX - DA LARGADA

**Art. 19º** – A largada será do tipo “Parada” e os karts serão dispostos de dois em dois, conforme previsto no CDA.

**19.1** – É proibida qualquer manutenção no grid de largada.

**19.2** – Após a abertura do Parque Fechado, o piloto que sair para a pista e retornar ficará impedido de voltar à pista até que seja dada a largada da prova, largando do parque quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

**19.3** – Qualquer manutenção, sem troca de equipamento poderá ser autorizada pelo comissário técnico, desde que o kart seja levado para o Parque de Manutenção, onde permanecerá até que seja dada a largada da prova, largando do parque quando o diretor da prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

**19.4** – Caso haja mais de um kart nas situações previstas nos itens acima, o critério de largada será do kart que se posicionar primeiramente para a largada e assim sucessivamente. Os motores dos karts deverão ser ligados ao subir a placa de 30 segundos.

## Capítulo XX - DOS MECÂNICOS E SEUS AUXILIARES

**Art. 20º** – 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.

**20.1** – Os mecânicos e seus auxiliares serão devidamente identificados por jalecos fornecidos pela organização da prova.

**20.2** – A equipe será responsável pelas atitudes de seu(s) piloto(s), mecânico(s) e auxiliar(es), podendo tais atitudes acarretar sua exclusão, desclassificação da prova ou aplicação de pena pecuniária.

**20.3** – A critério da organização poderá ser cobrada caução pelo jaleco fornecido.

**20.4** – É vedado aos auxiliares permanecerem na beira da pista fazendo sinais aos pilotos.

## Capítulo XXI - DAS PARADAS OBRIGATÓRIAS

**Art. 21º** – Cada equipe deverá efetuar, durante a prova, 2 (duas) paradas obrigatórias de 5 (cinco) minutos.

**21.1** – Serão consideradas para efeito do presente artigo, as 2 (duas) paradas de cada kart, motivadas por qualquer motivo, inclusive para reabastecimento e/ou troca de piloto.

**21.1.1** – As paradas previstas neste item poderão ser efetuadas a partir da 1ª (primeira) volta até antes de atingido o tempo de 1h 45m (uma hora e quarenta e cinco minutos) contados a partir do início da prova.

**21.1.2** – A equipe que deixar de obedecer ao tempo previsto no item anterior será punida com “Drive-Thru”.



**21.2** – A aferição das paradas obrigatórias será feita pela passagem apurada no sistema de cronometragem.

**21.3** – O kart que não cumprir as paradas obrigatórias será punido com “Time Penalty” com a prova em andamento.

**21.3.1** – O “Time Penalty” previsto neste item, será calculado pelo dobro do tempo faltante para o complemento de 5 (cinco) minutos de cada parada.

**21.3.2** – Em caso de cumprimento de “Time Penalty” ou “Drive-Thru”, inclusive o previsto neste artigo, o kart não estará sujeito à pesagem.

**21.4** – O kart que, ao final da prova não tiver cumprido as paradas obrigatórias e, deixar de cumprir o “Time Penalty” previsto no item anterior, será penalizado com 2 (duas) voltas por minuto ou fração do tempo faltante para complemento dos 5 (cinco) minutos de cada parada.

#### Capítulo XXII - DA SUBSTITUIÇÃO DA PILOTAGEM

**Art. 22º** – A substituição de pilotos, durante a prova, deverá ser efetuada somente em frete ao box da equipe, devendo o kart estar completamente parado, sendo vedada em outros locais, inclusive dentro das áreas de rolamento dos karts, balança e reabastecimento.

**22.1** - A equipe que desrespeitar esta regra será punida com "Drive-Thru".

#### Capítulo XXIII - DO PARQUE FECHADO

**Art. 23º** – 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.

**23.1** – O kart que entrar no 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, com o piloto permanecendo sentado em posição de corrida no transporte do kart na área de box. O descumprimento da regra acima causará ao infrator a penalização com “Drive-Thru”.

#### Capítulo XXIV - DOS REPAROS MECÂNICOS DURANTE O EVENTO

**Art. 24º** – Todo reparo mecânico do kart durante prova deverá ser feito na área dos boxes.

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

**24.2** – Em caso de quebra, acidente, pane seca de combustível ou qualquer outro motivo que impeça o piloto de trazer por meios próprios o kart ao boxe, 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 boxe, inclusive permitindo a entrada de auxiliar na pista. O kart poderá ser reparado e retornar à prova.

#### Capítulo XXV - DO REABASTECIMENTO

**Art. 25º** – O reabastecimento dos karts durante a Prova deverá ser feito exclusivamente na área de abastecimento determinado no Regulamento Particular da prova e o piloto deverá estar fora do kart.

**25.1** – O reabastecimento poderá ser realizado a partir da primeira volta.

**25.2** – Os Karts deverão ser levados para a área de abastecimento com o tanque de combustível lacrado, somente podendo ser aberto pelo “fiscal de prova”.

**25.3** – Os karts serão reabastecidos com até 7(sete) litros e o tanque lacrado novamente.

**25.4** – O kart que for identificado com lacre do tanque rompido será penalizado com “Drive-Thru”.

#### Capítulo XXVI - DA PARALIZAÇÃO DA PROVA

**Art. 26º** – Caso em função de acidente, remoção de kart, bloqueio de pista ou outra situação de segurança, a prova poderá ser paralisada com bandeira vermelha 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** – No caso de paralisação os karts deverão ser recolhidos ao Parque Fechado ou local determinado pela direção de prova aonde permanecerão até que seja autorizado o reinício da prova, não sendo permitida qualquer manutenção ou reabastecimento no kart.

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

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

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

**26.5** – A relargada será feita da seguinte maneira:

- a) Os karts serão alinhados em fila indiana, de acordo com a colocação de cada kart na prova, conforme ordem fornecida pela cronometragem;
- b) Após autorização do diretor de prova, completarão uma volta sem que seja permitida a ultrapassagem, até atingirem a faixa de largada, quando receberão a ordem de relargada efetuada pelo diretor de prova;



- c) As voltas completadas antes da paralisação serão consideradas, porém as diferenças existentes serão canceladas, passando a valer a existente no momento da relargada.

**26.6** – No caso da paralisação ocorrer depois de 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.

**26.7** – Caso ocorra uma paralisação em tempo inferior ao previsto neste artigo e não haja condições da prova ser reiniciada a prova poderá ser considerada finalizada e os pontos serão computados pela metade. No caso da pontuação apresentar fração será considerado o arredondamento para o próximo número anterior conforme art. 15 do CNK.

#### Capítulo XXVII - ACESSO À PISTA

**Art. 27º** – Somente as pessoas autorizadas pela direção da prova poderão ter acesso à pista, devendo as demais permanecer na área dos boxes ou locais destinados ao público.

#### Capítulo XXVIII - DA VISTORIA TÉCNICA

**Art. 28º** – Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados e vistoriados a critério do comissário técnico, ficando retidos no Parque Fechado até a liberação dos mesmos.

**28.1** – Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto será permitida.

**28.2** – Será proibida a permanência de mecânicos e auxiliares na área de vistoria técnica, salvo se autorizada pelo comissário técnico.

#### Capítulo XXIX - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

**Art. 29º** – As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas, até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial, por concorrente da mesma prova e da mesma categoria (ou agrupamento de categoria, no caso de desportiva), em formulário próprio, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, nos valores previstos no CDA.

**29.1** – 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.

**29.2** – Os recursos deverão seguir as disposições contidas no CDA, inclusive quanto ao pagamento de taxas.

#### Capítulo XXX - DOS CHASSIS E CARENAGEM

**Art. 30º** – 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.

**30.1** – Poderá ser utilizado qualquer Eixo.

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

**30.3** – 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.

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

**30.5** – 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;

**30.6** – 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.

**30.7** – 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) Corte para colocação do motor;
- b) Furação para mangueira do filtro de ar;
- c) 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;
- d) 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;
- e) Instalação de faixa de borracha com altura máxima de 10 cm (dez centímetros) na parte dianteira, partindo do limite inferior da carenagem;
- f) Preenchimento com poliuretano da parte interna frontal da carenagem;
- g) Reforço do ponto de fixação do encaixe da barra vertical traseira, através de chapa de alumínio;

**30.8** – 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.



- 30.9** – São proibidas, ainda, quaisquer modificações que venham alterar a aerodinâmica da carenagem, inclusive colocação de acessórios.
- 30.10** – 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).
- 30.11** – É obrigatória a utilização de um suporte para fixação do sensor de cronometragem que deverá ser instalado em local indicado pelo Comissário Técnico.
- 30.12** – É proibida a utilização de rádio comunicador entre piloto e box. O não cumprimento deste artigo acarretará em exclusão da prova.
- 30.13** – É permitida a utilização e fixação de câmeras de gravação durante o evento, seja na carenagem ou na gravata do kart e inclusive no capacete do piloto. A responsabilidade por qualquer incidente ou dano causado em virtude da utilização de câmeras será do piloto que estiver utilizando este tipo de equipamento.

#### Capítulo XXXI - DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

**Art. 31º** – Para a participação de Portadores de Necessidades Especiais, fica permitida a adaptação do kart às suas necessidades.

- 31.1** – 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.
- 31.2** – 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.
- 31.3** – 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 XXXII - DOS MOTORES E TRANSMISSÃO

**Art. 32º** – Os motores utilizados no campeonato serão fornecidos por um fornecedor de motores devidamente contratado pela organização desde que obedeçam às 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.

- 32.1** – 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 Troca de Motor” – 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.
- 32.2** – 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”, sendo somente permitida uma única troca sem justificativa.
- 32.3** – A troca do motor equivalente ao item acima somente poderá ocorrer após o final do treino oficial e antes do início da tomada de tempo e a mesma somente poderá ser feita com a devolução do motor a ser substituído e mediante entrega do “Vale Troca de Motor”. Neste caso, o kart será penalizado com a perda de 10 (dez) posições no grid de largada.
- 32.4** – Para os casos de quebra ou falha do motor, devidamente comprovado pelo Comissário Técnico, não será necessária a utilização de “Vale Troca de Motor”, devendo a troca ocorrer imediatamente após sua identificação, observando a condição de retirada de um motor e com a devida devolução do motor quebrado, não sendo aplicada nenhuma punição.
- 32.5** – Será permitida uma única troca por quebra antes do início da corrida.
- 32.6** – Os motores devolvidos sem justificativa retornarão para o globo para novos sorteios após o sorteio do último motor.
- 32.7** – Não é permitido à equipe recusar o motor sorteado.
- 32.8** – A equipe será responsável pelo motor e seus acessórios desde o momento em que recebê-lo até sua devolução no final da prova.
- 32.9** – São de responsabilidade da equipe os danos externos causados ao motor.
- 32.10** – O escape será fornecido juntamente com o motor e poderá sofrer fiscalização durante a prova. A equipe que utilizar escape diferente ou modificado em relação ao fornecido pela organização, será excluída ou desclassificada da prova.
- 32.11** – O conjunto pinhão/embreagem será de 13 (treze) dentes com patins de aço e respeitando seus diâmetros originais (centrífuga – miolo interno maciço não aliviado com 93/98mm e peso 1200gr/1100gr) sem retrabalho, coroa de 42 (quarenta e dois) dentes e corrente de passo 428 (motocicleta). Será permitida utilização de solda na capa da embreagem no eixo.

- 32.11.1** – Será permitida a limpeza da embreagem com uso de produtos químicos e lixa fina sem que esta danifique o formato original com ranhuras e/ou cortes.

#### Capítulo XXXIII - DO PESO E TEMPO DE PILOTAGEM DOS PARTICIPANTES



- Art. 33º** – O peso mínimo obrigatório será de 205 kg (duzentos e cinco quilogramas) para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha.
- 33.1** – O peso do kart poderá ser verificado a qualquer momento por determinação dos Comissários Desportivos e/ou Comissário Técnico.
- 33.2** – O lastro para completar o peso do conjunto kart/piloto deverá ser fixado em local apropriado.
- 33.3** – O kart será pesado durante o Treino Oficial, 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 independente do piloto ou momento que ocorrer a penalização.
- 33.4** – É obrigatória a pesagem do kart durante o Treino Oficial. O não cumprimento desta ordem implicará em advertência ao infrator.
- 33.5** – É obrigatória a pesagem do kart ao final da Tomada de Tempo.
- 33.5.1** - O não cumprimento desta ordem implicará em desclassificação do kart na Tomada de Tempo, procedendo-se ao seu alinhamento no grid de largada na forma prevista neste regulamento e no CDA.
- 33.5.2** – Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo durante a Tomada de Tempo este será desclassificado da mesma.
- 33.6** – É obrigatória a pesagem do kart durante a Prova e ao seu final.
- 33.6.1** – Toda vez que o kart entrar nos boxes durante a prova, exceto por para pagamento de “Drive-Thru”, deverá primeiro passar pela balança para verificação do peso.
- 33.6.2** – O não cumprimento do estabelecido neste item implicará em penalização de “Drive-Thru” ao infrator.
- 33.7** – Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo durante a prova sofrerá as seguintes penalizações:
- Falta de peso até 2.000 (dois mil) gramas – penalização de “Drive-Thru”;
  - Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – penalização de “Drive-Thru” acrescida de 01 (um) minuto como “Time Penalty” para cada 2.000 (dois mil) gramas ou fração excedentes às primeiras 2.000 (duas mil) gramas;
- 33.8** – Caso o conjunto kart/piloto não alcance o peso mínimo ao final da prova sofrerá as seguintes penalizações:
- Falta de peso até 2.000 (dois mil) gramas – perda de 02 (duas) voltas na classificação final;
  - Falta de peso acima de 2.000 (dois mil) gramas – perda de 02 (duas) voltas na classificação final para cada 2.000 (dois mil) gramas ou fração excedente;
- 33.9** – 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 33.5 e 33.6.

#### Capítulo XXXIV - DOS PNEUS

- Art. 34º** - Na Tomada de Tempo e na Corrida os pneus a serem utilizados em tempo seco deverão ser de selo vermelho, homologados CBA/FIA, novos ou usados. O jogo de pneus utilizado na Tomada de Tempo deverá ser mantido também durante toda a corrida, devendo ser lacrado ao final de cada corrida, pela organização, para utilização nas etapas subsequentes.
- 34.1** - Somente poderá ser utilizado 2 jogos completos de pneus de selo vermelho, novos ou usados, tempo seco, homologados CBA/FIA, para as cinco etapas restantes do campeonato, sendo 1 jogo para a quarta e quinta etapas e um jogo para sexta, sétima e oitava etapas.
- 34.2** – Caso seja necessário a substituição de qualquer pneu por dano comprovadamente ocorrido, somente será substituído o pneu danificado.
- 34.3** – Os pneus de chuva deverão ser homologados CBA/FIA, novos ou usados sem limite de quantidade.

#### Capítulo XXXV - DAS PENALIDADES

- Art. 35º** – Além das penalidades previstas neste Regulamento, no CNK e no CDA, serão aplicadas as seguintes:
- Utilizar área diferente da designada para troca de piloto: penalização de “Drive-Thru”;
  - Entrar na área de pesagem e/ou abastecimento com o motor ligado: penalização de “Drive-Thru”;
  - Receber auxílio junto à plataforma de pesagem ou em toda a área de pesagem: penalização de “Drive-Thru”;
  - Transitar no Parque Fechado com o motor ligado: penalização de “Drive-Thru”;
  - Mais de 03 (três) pessoas empurrando o kart: penalização de “Drive-Thru”;
  - Ultrapassagem sob bandeira amarela: penalização de “Drive-Thru”;
  - Corte de pista: penalização de “Drive-Thru”;
  - Romper o lacre do tanque de combustível: penalização de “Drive-Thru”;
  - Desrespeito à sinalização de Box Fechado: penalização de “Drive-Thru”;
  - Invasão de pista por pessoas ligadas à equipe sem autorização: penalização de “Drive-Thru”;
  - Percorrer em sentido contrário na área do Parque Fechado: penalização de “Drive-Thru”;
  - Entrada na pista com carrinho sem autorização da direção de prova: penalização de “Drive-Thru”;
  - Atitude antiesportiva será julgada pela direção de prova e poderá ser punida por:
    - Advertência;
    - Penalização de “Drive-Thru”;
    - Penalização de “Time Penalty” de 02 (dois) minutos;
    - Desclassificação.

- 35.1** – Todas as penalidades serão cumpridas com a prova em andamento, não sendo permitido o cumprimento com a prova neutralizada.



**35.2** – Não sendo possível aplicar a punição da penalidade de “Drive-Thru” devido ao encerramento da prova este será convertido em 2 (duas) voltas descontadas das obtidas pelo kart.

**35.3** – 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 XXXVI - DA PUBLICIDADE

**Art. 36º** – A organização da CBKE poderá solicitar espaços para utilização de publicidade nas carenagens, desde que em quantidade e dimensões não conflitantes com os lay-out's de cada equipe participante.

**36.1** – Se a equipe comprovar que um patrocínio seja conflitante com o da organização da prova, poderá abster-se desta publicidade.

**36.2** – É permitido negociar com patrocinadores em potencial, individualmente ou em grupo com o propósito de diminuir os custos do evento, desde que seja com o conhecimento e o aval da organização.

#### Capítulo XXXVII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 37º** – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos durante a prova e pelo Presidente do Conselho Técnico da FADDF após a prova.

**Art. 38º** – As provas deverão ser realizadas com a presença de Segurança e Ambulância contratados especificamente para o evento.

**Art. 39º** – É responsabilidade da organização a contratação de cronometragem por sensores eletrônicos.

**Art. 40º** – 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 pela Secretaria de Prova através de cópias dos documentos oficiais.

**Art. 41º** – 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. 42º** – A CBA, FADDF, Organizadores, Patrocinadores e Administração do Kartódromo onde for realizada a prova, eximem-se, por si, e 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. 43º** – Fica proibido a utilização de rádio comunicador entre piloto e box.

**Art. 44º** – 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.

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

**Art. 45º** – Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, sendo que todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

REFERÊNCIA OFICIAL	IN-FADDF nº
<p style="text-align: center;"><b>Homologo o presente Regulamento Desportivo e Técnico da Copa Brasília de Kart Endurance para a temporada de 2017. Brasília-DF, 09 de maio de 2017.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL – FADDF</b> <b>Luiz Henrique Lima Caland</b> Presidente</p>	