



COPA BRASÍLIA DE KART ENDURANCE 2018

FADF

REGULAMENTO PARTICULAR 2ª ETAPA – PROVAS 3 e 4

REGULAMENTO PARTICULAR

2ª ETAPA – 07.04.2018

KARTÓDROMO WALTINHO FERRARI - AUTÓDROMO NELSON PIQUET

1 – INTRODUÇÃO:

- 1.1 – Competição: Copa Brasília de Kart Endurance
- 1.2 – Etapa: 2ª etapa – Provas 3 e 4
- 1.3 – Data: 07 de abril de 2018, sábado
- 1.4 – Local: Kartódromo Waltinho Ferrari – Autódromo Nelson Piquet

2 – RESPONSABILIDADES:

- 2.1 – Entidade Supervisora: Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF
- 2.2 – Entidade Organizadora: Federação de Automobilismo do Distrito Federal – FADF

3 – AUTORIDADES:

3.1 – Autoridades Desportivas:

Waldner Bernardo de Oliveira – Presidente CBA
Pedro Sereno de Mattos – Presidente do CNK
Luiz Henrique Lima Caland – Presidente FADF

3.2 – Autoridades de Prova:

Diretor de Prova:	Aurélio Conrado de Souza
Comissários Desportivos:	André Luis Batista Ferreira Carlos Henrique Matos Ferreira Raphael Henrique Bonfim Pegoraro
Comissário Técnico:	Geraldo Teodoro
Secretaria de Prova:	Rosimar Alves de Freitas
Chefe de Cronometragem:	Hermes Moreira Rosa
Responsável pela Pesagem:	Ismael Alves Moreira
Responsável pelo Abastecimento:	Rubens Bispo dos Santos
Serviço de Médico e de Remoção:	N.U.R.S.E Serviços Especializados
Médico Responsável:	Tedi Augusto Gutier Biffi
Enfermeiro Responsável:	José Henrique da Silva Júnior
Segurança Pública / Assistência Médica:	CBMDF / PMDF / SAMU

4 - PROGRAMA HORÁRIO DA 1º ETAPA

A realização da prova obedecerá aos seguintes Programa Horário:

HORÁRIO	EVENTO
07:00 às 8:00 hrs	Sorteio dos Motores, Montagem dos Motores/Recebimento dos Sensores de Cronometragem
08:05 às 8:35 hrs	Treino Oficial (30 min)
08:45 hrs	Abertura da Área do Abastecimento
09:15 hrs	Fechamento Área do Abastecimento
09:25 hrs	Encerramento do Abastecimento
09:30 às 9:40 hrs	Tomada de Tempo (10 min)
09:50 às 10:10 hrs	Briefing obrigatório com Pilotos e Chefes de Equipes e foto oficial
10:15 às 10:30 hrs	Formação do Grid de Largada
10:35 hrs	Fechamento do Parque Fechado
10:45 hrs	Largada 1º Prova
11:45 hrs	Chegada
12:15 hrs	Largada 2º Prova
13:15 hrs	Chegada
13:30 hrs	Pódio e entrega de troféus

Observação:

Qualquer alteração no programa horário acima somente com autorização dos Comissários Desportivos

5 - DAS INSCRIÇÕES

A CBKE é uma associação particular entre pilotos 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**".

5.1 – Toda a equipe e/ou proprietário de uma cota deverá quitar antes da primeira etapa de 2018 qualquer dívida existente com a CBKE.

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

5.3 – A inscrição deverá ser realizada, para todas as etapas, até 01(um) dia antes de sua realização na secretaria de prova de 9:00 às 17:30. Caso a inscrição seja realizada no dia programado para a disputa da etapa sofrerá um acréscimo de 25% do valor estabelecido no item 5.4. Letra b.

5.4 – No ato da inscrição, além da aceitação do termo de responsabilidade, serão exigidos:

- Apresentação da cédula Desportiva Nacional de 2018 na modalidade kart;
- Pagamento da taxa de inscrição, no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) para a equipe "PROPRIETÁRIA";
- Pagamento do aluguel do motor, no valor de R\$ 420,00 (quatrocentos e vinte reais);
- Quitação de quaisquer débitos existentes com o CBKE, FADF, CBA, e outros eventuais débitos existentes.

5.4.1 – Os valores praticados em 2018 poderão sofrer reajustes no decorrer do ano desde que, devidamente justificados e comunicados, com antecedência de 30 (trinta) dias, nos termos previstos neste Regulamento.

5.4.2 – Com o propósito de fidelização das equipes e garantia de participação de todas até a última etapa, serão cobrados os valores correspondentes a duas inscrições (R\$ 800,00) nas 1ª, 2ª, 3ª e 4ª etapas e, conseqüentemente, desta forma, as inscrições das 5ª, 6ª, 7ª e 8ª etapas já terão sido pagas antecipadamente.

5.5 – É expressamente proibido a participação de qualquer equipe na etapa que não esteja regularmente inscrita.

5.6 – Ao assinar a Ficha de Inscrição de cada etapa, o piloto estará ciente que cumprirá fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK, este Regulamento e caso haja o 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.

6 - DAS EQUIPES

As equipes "PROPRIETÁRIAS" participantes da CBKE poderão ser compostas de no mínimo 02 (dois) pilotos e no máximo 04 (quatro) pilotos, sendo um reserva. Todos deverão preencher a ficha de registro identificando o nome da equipe, número do kart, os pilotos, chefe de equipe responsável.

6.1 – Toda equipe deverá informar o nome da equipe, número e nome dos pilotos quando da adesão ao grupo.

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

5.2.2 - 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).

5.2.3 – As equipes participantes do ano 2017 terão prioridade ao nome e à numeração.

7 - DO KARTÓDROMO



7.1 - A 1ª Etapa da Copa será realizada no kartódromo Waltinho Ferrari, localizado no Autódromo Internacional de Brasília, cujo o programa horário está definido neste Regulamento.

7.2 - 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.

8 - DOS PARTICIPANTES/PILOTOS

8.1 - Nos termos previstos no CDA, ficam credenciados a participar da Etapa os pilotos portadores de Cédula Desportiva de 2018 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).

8.2 - 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.

9 - DAS CATEGORIAS

XII Copa Brasília de Kart Endurance 2018 terá duas categorias em disputa:

- a) Geral: participam todas as equipes e pilotos regularmente inscritos conforme a regras estabelecidas nesse regulamento.
- b) Master: participam somente as equipes cujo a média aritmética de idade dos pilotos participantes da equipe, na etapa ser disputada, seja igual ou superior a 45 anos, considerando para o cálculo da média as idades a serem completadas ao longo do ano de 2018 e em conformidade com as regras estabelecidas nesse regulamento.

9.1 - Todas as equipes participam e pontuam na Categoria Geral e apenas aquelas equipes que se enquadrarem na regra da Categoria Master disputam além da Categoria Geral a Categoria Master.

10 - DO RESULTADO DA ETAPA E DA PREMIAÇÃO

A classificação final da etapa, por categoria, será o somatório de pontos da equipe considerando as duas provas disputadas.

10.1 - Serão distribuídos ao final de cada etapa, troféus às equipes que alcançarem as 3 (três) primeiras colocações, por categoria.

10.2 - Caso haja empate no somatório de pontos da etapa entre duas ou mais equipes a equipe que fizer a volta mais rápida na etapa receberá o troféu. Havendo empate também na volta mais rápida será considerada a segunda volta mais rápida e assim sucessivamente.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E OPERACIONAIS

11 - DA CRONOMETRAGEM

A cronometragem das provas será feita por sistema eletrônico, com sinal captado por sensor instalado nos karts.

11.1 - 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.

11.2 - 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).

11.3 - É obrigatório que a cronometragem forneça os seguintes relatórios:

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

12 - DA MANUTENÇÃO

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.

12.1 - 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.

12.2 - 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.

12.3 - 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.

16.3.1 - A equipe poderá solicitar autorização para a retirada do kart da pista e condução até o parque fechado.



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

16.3.3 – 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.

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

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

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

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

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

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

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

16.5.3 – 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.

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

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

13 - DO ABASTECIMENTO

O abastecimento dos karts deverá obedecer às disposições contidas neste artigo.

13.1 – O abastecimento dos karts para o treino classificatório e início da prova deverá ser feito exclusivamente na área de abastecimento.

13.2 – 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.

13.3 – Cada equipe terá 15 litros de combustível disponível para utilização na 2ª etapa.

13.4 - Os karts serão abastecidos com até 5 (cinco) litros de combustível para o treino classificatório e início da 1ª prova.

13.5 – Os 10 (dez) litros de combustível restantes serão utilizados durante a etapa a critério de cada equipe, não sendo permitido o abastecimento de combustível no intervalo da 1ª prova para a 2ª prova.

13.6 – Em todos os abastecimentos de combustível os tanques serão lacrados.

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

13.8 – 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.

14 - DOS TREINOS LIVRES

Somente poderão participar dos treinos livres os pilotos inscritos, observadas as exigências previstas neste Regulamento.

15 - DA TOMADA DE TEMPO

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.

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

15.2 – 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.

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



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

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

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

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

16 - DO BRIEFING

É obrigatória a participação de todos os pilotos inscritos no “Briefing” que será realizado com o Diretor de Prova em local determinado pela Organização.

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

17 - DAS PARADAS OBRIGATÓRIAS

Cada equipe deverá efetuar, durante a prova, 1 (uma) parada obrigatória de 5 (cinco) minutos.

17.1 – Serão consideradas para efeito do presente artigo, a parada de cada kart, motivadas por qualquer motivo, inclusive para reabastecimento e/ou troca de piloto.

17.1.1 – As paradas previstas neste item poderão ser efetuadas a partir da 1ª (primeira) volta até antes de atingido o tempo de 40 (quarenta) minutos contados a partir do início da prova.

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

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

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

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

17.3.1.1 – O Time Penalty previsto no 23.3.1 deverá ser de mínimo 5 (cinco) segundos

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

17.4 – 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/minuto ou fração do tempo faltante para complemento dos 5 (cinco) minutos de cada parada.

18- DA SUBSTITUIÇÃO DA PILOTAGEM

A substituição de pilotos, durante a prova, deverá ser efetuada somente em frente 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.

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

19 - DO PARQUE FECHADO

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 etapa.

19.1 – 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”.

20 - DO REABASTECIMENTO

O reabastecimento dos karts durante a Prova deverá ser feito exclusivamente na área de abastecimento e o piloto deverá estar fora do kart.

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

20.2 – Os Karts deverão ser levados para a área de abastecimento com o tanque de combustível lacrado, somente podendo ser aberto pelo fiscal responsável pelo abastecimento.

20.3 – A quantidade de combustível que será colocada no tanque quando do reabastecimento será de responsabilidade da equipe e está limitada a 10(dez) litros de combustível para toda a etapa.



20.4 – Os karts serão reabastecidos e o tanque lacrado novamente.

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

21 - VISTORIA TÉCNICA

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.

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

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

22 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

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.

22.1 – 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.

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

23 - DOS CHASSIS E CARENAGEM

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.

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

23.2 – 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.

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

23.4 – São permitidos os seguintes ajustes:

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

23.5 – 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.

23.6 – 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;

23.7 – 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.

23.8 – São proibidas, ainda, quaisquer modificações que venham alterar a aerodinâmica da carenagem, inclusive colocação de acessórios.

23.9 – 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).

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

23.11 – É proibida a utilização de rádio comunicador entre piloto e box. O não cumprimento deste artigo acarretará em exclusão da prova.



24 - DOS MOTORES E TRANSMISSÃO

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.

24.1 – 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.

24.2 – 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.

24.3 – 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.

24.4 – 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.

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

24.6 – Os motores devolvidos sem justificativa retornarão para o globo para novos sorteios após o sorteio do último motor.

24.7 – Não é permitido à equipe recusar o motor sorteado.

24.8 – A equipe será responsável pelo motor e seus acessórios desde o momento em que recebê-lo até sua devolução no final da prova.

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

24.10 – 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.

24.11 – 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.

24.11.1 – 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.

25 - DO PESO MÍNIMO

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

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

25.2 – O lastro para completar o peso do conjunto kart/piloto deverá ser fixado em local apropriado.

25.3 – O kart será pesado ao término da Tomada de Tempo, durante a Prova e ao 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.

25.4 – É obrigatória a pesagem do kart durante o Treino Oficial. O não cumprimento desta ordem implicará em advertência ao infrator.

25.5 – 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.

25.6 – 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.

25.7 – 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 30 (trinta) segundos como “Time Penalty” para cada 2.000 (dois mil) gramas ou fração excedentes às primeiras 2.000 (duas mil) gramas;

25.8 – 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 02 (duas) voltas 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;

25.9 – 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.

26 - DOS PNEUS

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 etapa.

26.1 – Somente poderá ser utilizado 8 jogos completos de pneus de selo vermelho, novos ou usados, tempo seco, homologados CBA/FIA, para as oito etapas do campeonato, sendo 1 jogo para cada etapa.

26.2 – Caso seja necessário a substituição de qualquer pneu por dano comprovadamente ocorrido, somente será substituído o pneu danificado.

26.3 – Os pneus de chuva deverão ser homologados CBA/FIA, novos ou usados sem limite de quantidade.

27 - DA IDENTIFICAÇÃO

Os karts deverão ser identificados com números visíveis na gravata e na parte traseira no centro do para-choque.

27.1 – A placa de identificação na parte traseira deverá ser branca com número preto.

27.2 – Para as equipes que participam dos dois campeonatos – Geral e Master, as identificações, tanto na gravata quanto na placa traseira deverão conter a letra M em vermelho. A CBKE distribuirá a letra M de identificação.

27.3 – Por determinação da direção de prova a identificação que não estiver visível deverá ser corrigida sob pena de desclassificação da prova.

28 - DAS PENALIDADES

Além das penalidades previstas neste Regulamento, no CNK e no CDA, serão aplicadas as seguintes:

- a) Utilizar área diferente da designada para troca de piloto: penalização de “Drive-Thru”;
- b) Entrar na área de pesagem e/ou abastecimento com o motor ligado: penalização de “Drive-Thru”;
- c) Receber auxílio junto à plataforma de pesagem ou em toda a área de pesagem: penalização de “Drive-Thru”;
- d) Transitar no Parque Fechado com o motor ligado: penalização de “Drive-Thru”;
- e) Mais de 03 (três) pessoas empurrando o kart: penalização de “Drive-Thru”;
- f) Ultrapassagem sob bandeira amarela: penalização de “Drive-Thru”;
- g) Corte de pista: penalização de “Drive-Thru”;
- h) Romper o lacre do tanque de combustível: penalização de “Drive-Thru”;
- i) Desrespeito à sinalização de Box Fechado: penalização de “Drive-Thru”;
- j) Invasão de pista por pessoas ligadas à equipe sem autorização: penalização de “Drive-Thru”;
- k) Percorrer em sentido contrário na área do Parque Fechado: penalização de “Drive-Thru”;
- l) Entrada na pista com carrinho sem autorização da direção de prova: penalização de “Drive-Thru”;
- m) 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.

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

28.2 – 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.

28.3 – 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.

29 - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

29.1 – Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos e serão julgados com base no CDA e CDI.

29.2 – 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.



29.3 - 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.

29.4 - A CBA, FADF, Organizadores, Patrocinadores e Administração do Kartódromo onde ocorrerá a competição, eximem-se, por si, e pelos seus órgãos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil e/ou penal e/ou administrativa decorrentes de infrações ou acidentes ocorridos durante os treinos, tomadas de tempo, provas ou outras atividades durante o evento. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele que deu causa ao fato. O piloto concorrente ou seu responsável adere no ato da assinatura de cada inscrição o disposto nesse artigo.

REFERÊNCIA OFICIAL	IN-FADF nº
<p align="center">Homologo o presente Regulamento Particular Desportivo e Técnico da 12ª. Copa Brasília de Kart Endurance para a temporada de 2018. Brasília-DF, 20 de março de 2018.</p> <p align="center">FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO DISTRITO FEDERAL – FADF Luiz Henrique Lima Caland Presidente</p>	