



Federação Mineira de Automobilismo

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO - CTDM

Av. Olegário Maciel, 311 - sala 110 - Centro - Cep.: 30.180-110 - Belo Horizonte - MG - Fone/Fax: (31) 3271.5840

## III GP NACIONAL DE KART – IAME/RBC

### REGULAMENTO GERAL

#### CAPÍTULO I

#### DO REGULAMENTO DESPORTIVO

##### SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS

**Artigo 1º - Supervisão e Organização:** A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA fará realizar, no Kartódromo RBC RACING, em Vespasiano, com organização do SVKC – SERRA VERDE KART CLUBE, a disputa aberta denominada III GP NACIONAL DE KART – IAME/RBC, sob a supervisão do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2013 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2013 – RNK, e neste regulamento.

**Artigo 2º - Calendário:** Etapa única – 23 a 25 de maio de 2013.

**Artigo 3º - Categorias:** As categorias em disputa no campeonato serão:

- I CADETE – aberta a pilotos PCK e PMK com idade superior a sete anos;
- II JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos PJMK;
- III SPRINTER – aberta a pilotos PJK e PK;
- IV FÓRMULA 400 – aberta aos pilotos com idade igual superior a 14 anos completos.
- V SUPER MASTER – aberta a pilotos PSK B, e PSK B e PSK A com idade de 40 anos e acima, ou que completarem 40 anos em 2013, independentemente do mês;
- VI SÊNIOR A – aberta a pilotos PSK A;
- VII SUDAM – aberta a pilotos PGK e PSK A;

## SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS MOTORES

**Artigo 4º - Inscrições:** Para solicitar sua inscrição na prova, o piloto deverá baixar o arquivo da ficha de inscrição no Portal da FMA <http://www.fma.com.br>, ou no Portal da RBC Preparações de Motores <http://www.rbcpreparacoes.com.br>, no período de 28 de fevereiro a 22 de março, **ou até o preenchimento das vagas oferecidas em cada categoria**, conforme descrito no artigo 10. Para que a inscrição seja confirmada, o piloto deverá obedecer ao seguinte procedimento:

I Efetuar o pagamento da taxa de inscrição e da locação do motor constantes nas tabelas das alíneas a, b e c deste inciso, conforme o período, através de depósito bancário para a Federação Mineira de Automobilismo, CNPJ 16.679.003/0001-33, Banco Bradesco, Agência 2148-2, conta-corrente nº 18.500-0:

a)

PERÍODO DE 22 A 30 DE ABRIL			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete	250,00	300,00	550,00
Fórmula 400	550,00	450,00	1.000,00
Sprinter e SUDAM	550,00	-	550,00
Demais categorias	550,00	850,00	1.400,00

b)

PERÍODO DE 01 A 17 DE MAIO			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete	300,00	400,00	700,00
Fórmula 400	700,00	600,00	1.300,00
Sprinter e SUDAM	700,00	-	700,00
Demais categorias	700,00	950,00	1.650,00

c)

PERÍODO DE 18 A 23 DE MAIO			
CATEGORIA	INSCRIÇÃO	MOTOR	SOMA
Cadete	350,00	600,00	950,00
Fórmula 400	850,00	750,00	1.600,00
Sprinter e SUDAM	850,00	-	850,00
Demais categorias	850,00	1100,00	1.950,00

II Enviar o comprovante do depósito bancário para o fax 31 3271-5840, ou para o e-mail [atendimento@fma.com.br](mailto:atendimento@fma.com.br).

Parágrafo único: Na hipótese do recebimento de uma quantidade de inscrições e comprovantes superior à disponibilidade de motores para a categoria, serão priorizadas aquelas cujos depósitos bancários tiverem sido efetuados primeiro. Depósitos excedentes serão devolvidos ao interessado, que será devidamente informado da situação, também via depósito bancário, não cabendo à FMA, à RBC ou ao Kartódromo RBC Racing, a responsabilidade por qualquer tipo de indenização.

III Efetuar o pagamento na secretaria da prova, da quantidade de pneus definida no artigo 21 do regulamento técnico da competição;

IV Efetuar o pagamento, também na secretaria da prova, da quantidade de combustível definida no artigo 22 do regulamento técnico da competição;

V Apresentar sua Cédula Desportiva Nacional 2013, ou recibo CBA no prazo de validade;

**Artigo 5º - Uso dos boxes:** A reserva dos boxes, ou do espaço para a montagem de barracas será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser checada pela FMA, através do respectivo extrato bancário.

Parágrafo Primeiro: Não será cobrada taxa adicional pelo uso de energia ou água.

Parágrafo segundo: No caso de pilotos que estiverem ligados a um mecânico que trabalhe para um grupo maior de pilotos, é importante que as inscrições e os pagamentos sejam efetuados em períodos os mais próximos possíveis, de modo a evitar que o piloto tenha que ocupar um box distante daquele reservado para o grupo, em razão da ordem de inscrição e pagamento.

**Artigo 6º - Sorteio e lacração dos equipamentos:** Os motores locados junto à RBC Preparações de Motores, e os pneus, adquiridos junto à organização do evento/fabricante, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Os sorteios serão realizados no local e horários previstos na programação definida no Regulamento Particular de Prova - RPP, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da Federação Mineira de Automobilismo.
- II Os pilotos poderão acompanhar todo o processo.
- III Os chassis, limitados a duas unidades por piloto, serão lacrados na data e horário constantes da programação citada no inciso I deste artigo.

**Artigo 7º - Características do motor e acessórios incluídos:** O motor, devidamente lacrado pela RBC Preparações, será entregue acompanhado dos seguintes acessórios:

- I Categorias Cadete – Marca Honda, modelo GX 160, completo, com carburador, filtro, escapamento, embreagem e mesa.
- II Categorias Fórmula 400 – Marca Honda, modelo GX 390, com carburador, filtro e escapamento.
- III Júnior Menor– Marca IAME, refrigerado a água, com escapamento, flange, pirâmide e mesa;
- IV SUDAM – Motor e carburador próprio, conforme RNK 2013;
- V Sprinter – Motor e carburador próprio, conforme RNK 2013;
- VI Demais categorias – Marca IAME, refrigerado a água, com escapamento, flange, pirâmide e mesa.

Parágrafo primeiro: Caso a mesa do motor disponibilizada pela RBC Preparações de Motores não seja compatível com o chassi, o piloto deverá utilizar sua própria mesa.

**Artigo 8º - Condições para locação do motor** – O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da RBC Preparações de Motores, até o momento da sua devolução, será do piloto ou do seu representante legal.
- II O motor quebrado (travado) deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão, a preço de tabela, que corresponde atualmente a R\$ 260,00 (duzentos e sessenta reais), no ato da devolução do mesmo. Quaisquer danos externos causados ao conjunto motor, escapamento, mesa, e/ou qualquer outro item fornecido pela RBC, também serão de responsabilidade do piloto, que deverá indenizar locadora, ao preço da tabela disponível na secretaria da prova, para cada item danificado.
- III Além das vistorias normais haverá vistoria sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados nº. de dentes da coroa e do pinhão, e a vela.
- IV Os pilotos receberão os motores devidamente lacrados em vários pontos. A responsabilidade pela manutenção desses lacres será exclusiva do piloto, e o rompimento de qualquer um deles o sujeitará às penalidades de exclusão ou desclassificação.

**Artigo 9º – Disponibilidade de motores:** A RBC Preparações de Motores disponibilizará as quantidades de motores constantes da tabela abaixo:

I Tabela de Quantidades:

CATEGORIA	QUANTIDADE
CADETE	34
JÚNIOR MENOR	25
SÊNIOR A	20
SUPER MASTER	20
FÓRMULA 400	30

- II Na medida do possível, as quantidades constantes do inciso I deste artigo poderão ser aumentadas, caso a demanda seja superior às mesmas.
- III Essas quantidades poderão também ser remanejadas entre as categorias cujos motores possuam as mesmas características técnicas.

**Artigo 10 – Condições para eventuais trocas de motores:** A RBC Preparações de Motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da Federação Mineira de Automobilismo.

- I O piloto terá direito a solicitar uma primeira troca, independentemente do motivo, sem sofrer penalidade de perda de posições.

Parágrafo único: Essa troca não exige o piloto ou o seu responsável legal, das responsabilidades previstas nos incisos I a IV do artigo 9º deste regulamento.

- II Se a segunda troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
- Se houver quebra do pistão;
  - Se houver quebra da biela;
  - Se houver a fusão da biela;
  - Se houver a quebra do eixo da biela;
  - Se houver quebra da arruela de encosto da biela
  - Se a rosca da porca da curva espanar;
- III Se a segunda troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas letras “a” a “f” do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme disposto a seguir, além de responder pelo disposto no artigo 10 do deste regulamento.

Parágrafo primeiro: No caso de uma eventual segunda troca, durante ou após os treinos livres, o piloto perderá cinco posições no grid de largada da segunda bateria classificatória, independentemente de sua posição na tomada de tempo. Numa eventual terceira troca assim como nas eventuais subsequentes, essa perda será de sete posições, também nesta bateria segunda bateria classificatória, ou na bateria final, caso seja solicitada entre as duas baterias.

Parágrafo Segundo: Se a segunda troca for efetuada entre a bateria classificatória e a bateria final, o piloto perderá cinco posições no grid da final, também independentemente de sua posição de chegada na primeira bateria classificatória e na segunda bateria classificatória. Fica mantido o critério descrito no parágrafo anterior, para o caso de uma eventual terceira troca ou nas subsequentes.

Parágrafo terceiro: O piloto interessado na troca do motor para a final deverá fazer sua solicitação em até 45 minutos após o término de sua segunda bateria classificatória, para que o procedimento seja feito na manhã do domingo. Se a solicitação não for feita no prazo estabelecido, a RBC Preparações de Motores não garantirá a troca para essa atividade.

## SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

**Artigo 11 – Indumentária:** Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

- I Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;
- II Macacão homologado para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;
- III Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;
- IV Protetor de pescoço obrigatório para as categorias **Cadete e Júnior Menor**, e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição;

## SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

**Artigo 12 – Treinos Livres e de aquecimento:** Serão realizados de conformidade com a programação constante do Regulamento Particular da Prova.

**Artigo 13 – Tomada de tempo:** A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação a ser divulgada no regulamento particular.

- I A cronometragem será realizada com a utilização de sensores. O critério será aquele previsto no RNK 2013, com tempo de dez minutos.
- II Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final “grid” de largada, através de sorteio;

**Artigo 14 – Baterias:** O **III GP Nacional de Kart – IAME/RBC** será disputado em três baterias, conforme disposto abaixo:

- I Baterias classificatórias:
  - a) Cadete – 10 voltas;
  - b) Demais categorias – 13 voltas;
- II Final:
  - a) Cadete e Fórmula 400 – 20 voltas;
  - b) Demais categorias – 22 voltas.
- III Na hipótese de empate na chegada das baterias, a melhor posição será outorgada:
  - a) Ao piloto que tiver alcançado o melhor resultado na tomada de tempo;
  - b) Ao piloto que tiver obtido a melhor volta da bateria em que o empate acontecer, no caso do critério descrito na alínea a deste inciso não definir o desempate.

**Artigo 15 – Agrupamento de categorias –** Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

**Artigo 16 – Grid de Largada –** Os grids de largada serão definidos da seguinte forma:

- I Primeira bateria classificatória: será montado com base no resultado da tomada de tempo.
- II Segunda bateria classificatória: Terá por base o resultado da primeira bateria classificatória.
- III Bateria Final: Será definido com base na maior soma de pontos obtidos nas duas baterias classificatórias, de conformidade com a tabela abaixo, e as eventuais bonificações por *pole-position* e melhor volta:

Colocação	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Pontos	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Parágrafo único: O detentor da *pole-position* e da melhor volta de cada uma das baterias fará jus à bonificação de 01 (hum) ponto extra, a ser acrescentado à soma dos pontos obtidos nas duas baterias classificatórias.

## SEÇÃO V – DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO

**Artigo 17 – Classificação final:** Será declarado Campeão do **III GP NACIONAL DE KART – IAME/RBC**, em sua respectiva categoria, o piloto vencedor da bateria final.

Parágrafo único: Se ocorrer empate na chegada da bateria final, será aplicado o mesmo critério descrito no inciso III do artigo 15.

**Artigo 18 – Premiação final** – Serão oferecidos troféus aos cinco primeiros colocados e aos *pole-positions* de cada categoria.

## SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Artigo 19 – Casos omissos:** Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

# CAPÍTULO II

## DO REGULAMENTO TÉCNICO

### SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

**Artigo 20 – Pneus:** Cada piloto deverá adquirir da organização da prova, para utilização na Tomada de Tempo e nas três baterias, um jogo de pneus do tipo *slick*, com selo *kadet* para a categoria Cadete, um jogo e meio com selo amarelo para as categorias Sprinter, Sênior A e Sudam, e um jogo com selo vermelho para a categoria Fórmula 400, e um jogo e meio com selo vermelho para as demais categorias, todos da marca MG.

Parágrafo primeiro: Os pneus serão sorteados e lacrados pela comissão técnica no horário previsto na programação constante do Regulamento Particular da Prova.

Parágrafo segundo: Ao final das atividades da sexta-feira dia 24, os pneus deverão ser devolvidos no Parque Fechado, para a devida guarda, e retirados pelos pilotos no sábado pela manhã, para utilização na bateria final.

Parágrafo quarto: No caso de defeito ou furo num pneu do tipo *slick*, o piloto somente poderá proceder à troca no primeiro caso, e à aquisição de outro pneu no segundo caso, mediante a autorização formal do Comissário Técnico.

Parágrafo quinto: Os pneus de chuva, homologados, novos ou usados, desde que em bom estado de conservação, deverão ser entregues pelo piloto ou seu representante, durante a lacração dos pneus do tipo *slick*, à Comissão Técnica. Esses pneus serão devidamente identificados e acondicionados junto aos pneus do tipo *slick* destinados ao piloto. A responsabilidade sobre a origem e a conservação desses pneus será de exclusiva responsabilidade do piloto. A comissão técnica da prova poderá, a qualquer momento, proceder à verificação dos mesmos, e qualquer irregularidade constatada implicará na desclassificação do piloto.

### Artigo 21 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, que o piloto deverá adquirir junto à organização do evento, será:
- Categorias **Cadete e Fórmula 400** – gasolina sem aditivos ou lubrificantes;
  - Demais categorias** – gasolina com óleo lubrificante da marca Motul 800, específico para kart, na proporção de 25 para 1.

- II A quantidade para cada atividade será a que consta da tabela abaixo:

ATIVIDADE	TOMADA DE TEMPO	BATERIAS CLASSICATÓRIAS	BATERIA FINAL
CADETE	3 litros	3 litros	5 litros
FÓRMULA 400	7 litros	7 litros	7 litros
DEMAIS CATEGORIAS	7 litros	7 litros	7 litros

- III O Combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

**Artigo 22 – Acessórios:** Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

## **SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA**

### **Artigo 23 – Categoria Cadete:**

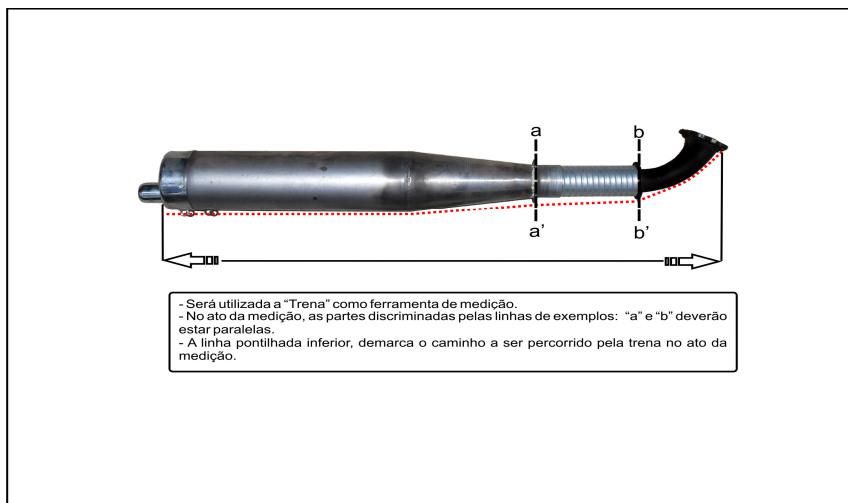
- I O motor será o Honda GX 160, a gasolina, quatro tempos, 5,5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV Coroa – deverá ser de 68 dentes.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Carburador – Será proibida a sua troca.
- VII Flange – terá furo base de 17,0mm, podendo ter pequenas variações de acordo com a equalização dos motores.
- VIII Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- IX Vela – Será proibida a sua troca.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35,0mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm e comprimento de 960,0mm ± 2,0mm, e com as seguintes características:
- XI Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA.
  - a) Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
  - b) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
  - c) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria.
  - d) Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria.
  - e) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
  - f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0 mm e espessura mínima de 4,0 mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- XII Peso mínimo para o conjunto kart/piloto: **106kg**;
- XIII Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.

### **Artigo 24 – Categoria Fórmula 400**

- I O motor será Honda GX-390, quatro tempos, a gasolina, 13 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
  - a) Escapamento;
  - b) Carburador;
  - c) Filtro;
  - d) Vela.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III Coroa – Deverá ser de até 41 dentes.
- IV Pinhão – Deverá possuir 13 dentes, com patins de aço, sendo proibida a adição de fibra.
- V Chassi – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- VI Peso mínimo do conjunto piloto/kart: **188 kg**.
- VII Identificação – As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.

## Artigo 25 – Categoria Júnior Menor:

- I O Motor será o IAME, a gasolina, refrigerado à água, para a categoria PJMK, acompanhado dos seguintes itens:
- a) Escapamento – A medida do escapamento será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Para a medição deverá existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação das molas na curva ( $b - b'$ ), e a flange de fixação das molas do escape ( $a - a'$ ), conforme descrito no desenho a seguir. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho.



- b) Flange conforme RNK 2013;  
c) Pirâmide;  
d) Pinhão de dez dentes, com medida de  $20,5\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador, com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm, e com medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição.
- IV Coroa – deverá ser de até 74 dentes;
- V Vela – Somente serão permitidas: marca NGK modelos B9EG, B9EGV, BR9EG, B10EGV, BR10EG, e marca Bosch W07.
- VI Chassi – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- VII Peso mínimo do conjunto piloto / kart: **135 Kg.**
- VIII Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.

## Artigo 26 – Categoria Sprinter:

- I O Motor do próprio piloto, conforme RNK 2013, para a categoria PJK, acompanhado dos seguintes itens, também de propriedade do piloto:
- a) Escapamento conforme RNK 2013  
b) Flange conforme RNK 2013;  
c) Pirâmide RNK  
d) Pinhão de dez dentes, com medida de  $20,5\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$ ;
- III Carburador –, conforme RNK 2013 para a categoria PJK.
- IV Coroa – deverá ser de até 75 dentes;
- V Vela – Conforme RNK 2013
- VI Chassi – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- VII Peso mínimo do conjunto piloto / kart: **153Kg.**
- VIII Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.



## Artigo 27 – Categoria Super Master

- I O Motor será da marca Parilla, modelo My-10, a gasolina, refrigerado à água, acompanhado dos seguintes itens:
  - a) Escapamento;
  - b) Flange original;
  - c) Pirâmide;
  - d) Pinhão de dez dentes, com medida de  $20,5\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador, com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0mm, e com medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,0mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, conforme RNK 2013 para a categoria PSK B.
- IV Coroa – deverá ser de até 76 dentes;
- V Vela – Somente serão permitidas: marca NGK modelos B9EG, B9EGV, BR9EG, B10EGV, B10EG, e marca Bosch W07.
- VI Chassi – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- VII Peso mínimo do conjunto piloto / kart: **175** Kg.
- VIII Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.

## Artigo 28 – Categoria Sênior A:

- I O Motor será o Parilla My-10, a gasolina, refrigerado à água, acompanhado dos seguintes itens:
  - a) Escapamento;
  - b) Flange original;
  - c) Pirâmide;
  - d) Pinhão de dez dentes, com medida de  $20,5\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$ ;
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º a 10 do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III Carburador – Conforme RNK 2013 para a categoria PSK A.
- IV Coroa – deverá ser de até 76 dentes;
- V Vela – Somente serão permitidas: marca NGK modelos B9EG, B9EGV, BR9EG, B10EGV, B10EG, e marca Bosch W07.
- VI Chassi – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico, com eixo de dimensões conforme RNK 2013.
- VII Peso mínimo do conjunto piloto / kart: **165** Kg.
- VIII Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2013.

**Artigo 29 – Categoria SUDAM:** A regulamentação técnica será na íntegra, aquela constante do RNK 2013, artigo 58, categoria SUDAM – S.

- I A coroa deverá ser de até 76 dentes.
- II O pinhão deverá ser de dez dentes, com medidas de 20,5mm ± 0,2mm.

## CAPÍTULO III

# NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

**Artigo 30 - Proibição** – O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, órgão da Federação Mineira de Automobilismo. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Belo Horizonte, 18 de abril de 2013.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA  
Antônio Manoel dos Santos