



Federação
Mineira de
Automobilismo

CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2010

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS

Artigo 1º - Organização e Supervisão: A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA fará realizar a disputa aberta denominada **CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2010**, sob a supervisão do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2010 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2010 – RNK, e neste regulamento.

Artigo 2º - Calendário:

- I 1ª e 2ª etapas – 29 de maio – Kartódromo RBC Racing;
- II 3ª e 4ª etapas – 25 de junho – Kartódromo RBC Racing;
- III 5ª e 6ª etapas – 21 e 22 de agosto – Kartódromo de Ipatinga;
- IV 7ª e 8ª etapas – 25 de setembro – Kartódromo RBC Racing;
- V 9ª e 10ª etapas – 13 de novembro – Kartódromo RBC Racing

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

- I CADETE – aberta a pilotos PCK;
- II JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos PJMK;
- III JÚNIOR – aberta a Pilotos PJK;
- IV SPRINTER – aberta a pilotos PNK e PGK;
- V MASTER – aberta a pilotos PSK B e PSKA;
- VI SÊNIOR SUPER – aberta a pilotos PSK B e PSK A com idade mínima de 40 anos completos;
- VII FÓRMULA 400 LIGHT – aberta a pilotos PJK, PNK e PSK B sem experiência anterior;
- VIII FÓRMULA 400 TOP – aberta a pilotos PNK, PGK, PSK B e PSK A;

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

Artigo 4º - Inscrições: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova nas sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento, ou no máximo até às 9h do dia das provas, com exceção para a 5ª e 6ª etapas, quando deverão ser efetuadas conforme previsto no Regulamento Particular de prova da 3ª e 4ª etapas da Copa Sudeste de Kart. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2010;
- II Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição nas etapas previstas;
- III Apresentação do comprovante de pagamento da taxa para participação em todo o campeonato sugerida no mês de abril, ou pagamento da taxa avulsa para participação exclusivamente nas duas etapas previstas para o evento, de conformidade com a tabela a seguir:

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA INSCRIÇÃO, LOCAÇÃO DO MOTOR, COMBUSTÍVEL E TRÊS JOGOS DE PNEUS MG KADET OU VERMELHOS (DEPENDENDO DA CATEGORIA) PARA TODO O CAMPEONATO, OU UM JOGO PARA CADA RODADA DUPLA AVULSA		
CATEGORIAS	RODADA DUPLA AVULSA	CAMPEONATO COMPLETO
KADETE	1.066,00	3.857,00
F400 LIGHT/SPRINTER	1.545,00	5.565,00
DEMAIS CATEGORIAS	1.864,00	6.839,00

Artigo 5º - Locação e sorteio dos equipamentos: Os motores para todas as categorias, locados junto à RBC Preparações de Motores, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da Federação Mineira de Automobilismo.
- II Os pilotos e chefes dos times poderão acompanhar todo o processo.
- III No caso da opção pela participação em rodadas duplas avulsas, o piloto deverá proceder à reserva do motor e pneus, junto à RBC, e efetuar o devido pagamento, com pelo menos dez dias de antecedência, ou sujeitar-se à disponibilidade ou não do equipamento na pista.

Artigo 6º - Características do motor e acessórios incluídos: Os motores serão entregues com as características e acessórios descritos regulamento técnico da competição, no capítulo II deste regulamento.

Artigo 7º - 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 A RBC Preparações de Motores se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
- III O motor quebrado (travado) por carburação, deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão, a preço de tabela, que corresponde atualmente a R\$ 230,00 (duzentos e trinta reais), no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;
- IV 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.
- V Ao término das atividades do treino de aquecimento, da tomada de tempo e da corrida, o motor deverá ter sua chaveta mantida em sua respectiva posição, e medindo obrigatoriamente 2,50mm, com tolerância de $\pm 0,1$ mm. No rotor deverá estar também contida a marca RBC.

Parágrafo único: Se um desses dois componentes ou ambos estiverem fora do padrão descrito neste inciso, o piloto será sumariamente excluído ou desclassificado.

Artigo 8º - 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 Se a 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:
- a) Se houver quebra do pistão;
 - b) Se houver quebra da biela;
 - c) Se houver a fusão da biela;
 - d) Se houver a quebra do eixo da biela;
 - e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela
 - f) Se a rosca da porca da curva espanar;
 - g) Se a rosca do cabeçote espanar.
- II Se a 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 parágrafo único deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 8º do deste regulamento.

Parágrafo único: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada, e no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.

SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 9º – 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 de mangas compridas em tecido grosso ou couro, apropriados 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 PMK, PCK, PJMK e PJK, e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição ou tênis de cano alto;

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 10 – Treinos Livres e de aquecimento: Serão realizados de conformidade com o regulamento particular de cada rodada dupla.

Artigo 11 - 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 Se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará duas voltas completas e cronometradas pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo); nesse caso, a tomada será feita com dois karts utilizando a pista simultaneamente;
- II O piloto que não conseguir completar a primeira volta cronometrada, poderá se apresentar para uma nova tentativa, ocupando o final da fila; caso ele não consiga sucesso nessa segunda tentativa, será posicionado no final do “grid” de largada, através de sorteio;
- III Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, será usado o critério previsto no RNK, porém com tempo de cinco minutos;
- IV 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;
- V Cada etapa será disputada com os seguintes números de voltas:
 - a) PMK / PCK – 12 voltas;
 - b) Demais categorias – 20 voltas.

Parágrafo único: Na etapa de Ipatinga, o número de voltas será aquele previsto no regulamento da Copa Sudesde de Kart.

Artigo 12 – Agrupamento de categorias – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

Artigo 13 – Grid de Largada – O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na eventual interrupção de uma bateria, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

- I Os grids de largada da 1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª etapas serão de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo.
- II Os grids de largada da 2ª, 4ª, 6ª, 8ª e 10ª etapas serão de conformidade com os resultados das corridas das 1ª, 3ª, 5ª, 7ª e 9ª etapas.

Artigo 14 – Utilização dos sensores da Cronometragem:

- I Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2010.
- II Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.
- III O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

SEÇÃO V – DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO

Artigo 15 – Pontuação nas etapas: A pontuação nas etapas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir

I Tabela de pontos:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª, 2ª e 3ª etapas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
4ª, 5ª e 6ª etapas	22	18	16	14	12	10	8	6	4	2

- II O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato, respeitadas as seguintes condições:
 - a) Não haverá ponto de bonificação pela “pole-position” na segunda prova de rodada dupla;
 - b) O detentor da “pole-position” será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponderá ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento.
 - c) O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa.
 - d) Todo piloto que participar de largada receberá uma bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa.

Artigo 16 - Classificação final: Serão declarados Campeões Mineiros de kart 2010, em suas respectivas categorias, os pilotos que alcançarem a maior soma de pontos nas seis etapas, desde que tiverem participado de pelo menos quatro etapas, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-2, ou seja, dos pontos relativos aos dois piores resultados de pista dentre as dez etapas da competição.

Parágrafo único: Eventuais bônus obtidos nas duas etapas cujos resultados serão desprezados não serão descartados.

Artigo 17 – Desempate – Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das dez etapas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I e II deste artigo.

- I Em favor do piloto que tiver alcançado a maior soma bruta de pontos, ou seja, sem os descartes;
- II Se depois de aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido o melhor resultado de pista na 10ª etapa, e assim sucessivamente até a primeira.

Artigo 18 – Premiação em cada etapa – Serão oferecidos troféus aos três pilotos melhor classificados de cada categoria, em cada uma das dez etapas.

Artigo 19 – Premiação Final – Serão oferecidos troféus ao campeão e ao vice-campeão de cada categoria.

SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 20 – 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 21 – Pneus: Os times que optarem pela participação em todo o campeonato, terão automaticamente adquirido junto ao Representante da MG Pneus em Belo Horizonte, três jogos de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novos, selo “Kadet” para as categorias Mirim e Cadete, e selo “vermelho” para as demais categorias. Esses jogos serão entregues pelo representante à Comissão Técnica da FMA, para o sorteio. Se a opção for pela participação em etapas individuais, o time do piloto deverá adquirir um jogo de pneus para cada rodada dupla, e efetuar a entrega dos mesmos à Comissão Técnica FMA.

- I No caso opção pela participação em todo o campeonato, o primeiro jogo de pneus deverá ser utilizado nas rodadas duplas relativas à 1ª, 2ª, 3ª e 4ª etapas. O segundo jogo de pneus deverá ser utilizado exclusivamente na 5ª e 6ª etapas, que coincidirão com a Copa Sudeste de Kart em Ipatinga. O terceiro jogo deverá ser utilizado na 7ª, 8ª, 9ª e 10ª etapas. O procedimento será o indicado nos incisos II a VI deste artigo.
- II Na 1ª rodada dupla, ao final da tomada de tempo, da 1ª etapa e da 2ª etapa, os times deverão devolver os jogos de pneus de seus karts no Parque Fechado à Comissão Técnica da Prova, para serem lacrados e embalados em saco plástico apropriado, e fornecido sem custos pela empresa fornecedora dos pneus, ficando sob a guarda da FMA, para serem utilizados na 2ª rodada dupla do certame.
- III Na 2ª rodada dupla, os pneus utilizados na 1ª e 2ª etapas serão liberados pela FMA para utilização na tomada de tempo, e nas baterias da 3ª e 4ª etapa, devendo ser devolvidos à Comissão Técnica da Prova ao final da tomada de tempo e da bateria da 3ª etapa.
- IV Na 3ª rodada dupla, os times receberão pneus novos, para utilização exclusiva na tomada de tempo e corrida da 5ª e da 6ª etapas, que coincidirão com a Copa Sudeste de Kart. Esses pneus deverão ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA ao final da tomada de tempo e da corrida da 5ª etapa.
- V Na 4ª rodada dupla, os times deverão devolvê-los à Comissão Técnica ao final da Tomada de Tempo, e das corridas da 7ª etapa e 8ª etapas, para ficarem sob a guarda da FMA, para serem utilizados na 5ª rodada dupla do campeonato.
- VI Na 5ª rodada dupla, os times receberão da FMA os pneus lacrados, para serem utilizados na Tomada de Tempo e corridas da 9ª e 10ª etapas. Esses pneus deverão mais uma vez ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA ao final da Tomada de Tempo, e da corrida da 9ª etapa.
- VII Para os pilotos que optarem pela participação avulsa na segunda e na quinta rodada duplas deverão ser acrescentados ao peso de seus karts, um lastro de 3 kg na tomada de tempo e 2 kg nas duas corridas, para a categoria Cadete, e 5 kg na tomada de tempo e 5 kg nas corridas, para as demais categorias, em face de terem que utilizar pneus novos.
- VII Os pneus de chuva serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova.

Artigo 22 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, já incluído na taxa de locação do motor, e fornecido pela organização, será:
- a) Categorias com motores Honda – gasolina fornecida pela RBC Preparação de Motores;
 - b) Categorias com motores 125cc – álcool com óleo Dimetil 600 para as categorias Júnior Menor e Júnior, na proporção de 30/1, e gasolina com óleo Dimetil 700 para as categorias Sprinter, Master e Super Sênior, na proporção de 20/1.

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

CATEGORIA	TOMADA DE TEMPO	PROVA
CADETE	2 litros	3 litros
JÚNIOR MENOR E JÚNIOR	5 litros	6 litros
SPRINTER, MASTER e SÊNIOR SUPER	5 litros	5 litros
F400 LIGHT e TOP	5 litros	6 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 23 - 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 24 – Categoria Cadete:

- I O motor será o Honda GX 160, 4 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 deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV A flange redutora deverá possuir medida de referência mínima de 17,0mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Vela – Será proibida a sua troca.
- VII Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960mm + ou – 2mm, e com as seguintes características:
- VIII Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante.
- 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, com a marca do fabricante.
 - d) Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - 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 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- IX Padrão de referência — Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitórias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- X Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 103 kg.
- XI Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, e números na cor amarela.

25 – Da categoria Júnior Menor:

- I** O Motor será o Riomar modelo MRA I, refrigerado à água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, seguindo na íntegra as especificações do RNK 2010 para a categoria PJMK, acompanhado dos seguintes itens:
 - a) Conjunto de escapamento;
 - b) Coletor de 13,0mm;
 - c) Pirâmide;
 - d) Pinhão de 11 dentes;
- II** O Flexível deverá ser de 14,5cm, com tolerância de $\pm 0,5$ cm.
- III** Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- IV** Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 135 kg.
- V** Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2010 para a categoria PJMK.

Artigo 26 – Da categoria Júnior:

- I** O Motor será o Riomar modelo MRA I, refrigerado à água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, seguindo na íntegra as especificações do RNK 2010 para a categoria PJK, acompanhado dos seguintes itens:
 - a) Conjunto de escapamento;
 - b) Coletor de 17,0mm;
 - c) Pirâmide;
 - d) Pinhão de 11 dentes;
- II** O flexível deverá ser de 12,5cm, com tolerância de $\pm 0,5$ cm.
- III** Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- IV** Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 kg.
- V** Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2010 para a categoria PJK.

Artigo 27 – Das Categorias Sprinter e Master:

- I** O motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
 - a) Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - b) Mesa;
 - c) Escapamento;
- II** O carburador, de propriedade do time do piloto, deverá ser aquele previsto no RNK 2010, para a categoria PGK
- III** Não será fornecido o carburador. Suas especificações serão as constantes do artigo 28;
- IV** Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas seguintes: NGK B9 ES, NGK B10 EGV, BOSH W07 CS, NGK BR9EG e NGK BR10EG.
- V** Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- VI** Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo de 155 kg para a categoria Sprinter e de 170 kg para a categoria Master.
- VII** Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2010 para as categorias dos pilotos admitidos.

Artigo 28 – Da Categoria Sênior Super: A regulamentação desta categoria será a do RNK 2010 para a categoria PSKA, devendo o carburador ser aquele regulamentado para a categoria PGK, constante do mesmo RNK 2010. O peso mínimo do conjunto kart/piloto para esta categoria será de 170 kg.

Artigo 29 – Das categorias F400 Light e F400 Top:

- I** O motor será Honda GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
 - a)** Escapamento;
 - b)** Carburador;
 - c)** Filtro;
 - d)** Vela;
- II** Será permitida a utilização do pára-choque traseiro de metal, desde que o mesmo proteja os pneus traseiros por completo da mesma forma que os homologados.
- III** Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- IV** Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 188 kg.
- V** Identificação – F400 Light: – placa de fundo vermelho e numero amarelo; F400 Top: placa de fundo azul com numero amarelo.

Artigo 30 – Dos carburadores para os motores dois tempos:

- I** Somente será permitida a utilização de carburadores do tipo borboleta, de fabricação nacional, de qualquer marca, desde que homologados pela CBA, ficando proibido o uso de carburadores de 3 (três) agulhas.
- II** A preparação interna dos carburadores será livre.
- III** Somente serão controladas as medidas na altura do difusor, do corpo, da altura da borboleta de aceleração, quando a categoria determinar.
- IV** Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- V** Será proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível, exceto para motores de 4 tempos.
- VI** Será obrigatório o uso do silencioso de carburador “intake silencer”, do modelo RBC homologado, com todos os seus componentes.
- VII** Nas medidas para o item carburador já estão incluídas as tolerâncias.

Artigo 31 – Do número de dentes das coroas dos motores: O número de dentes das coroas será divulgado no RPP de cada uma das rodadas duplas.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 32 - Proibição – O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, órgão de apoio 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, 17 de maio de 2010.

**Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA
Antônio Manoel dos Santos**