



# CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2011

## 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 2011*, sob a supervisão do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2011 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2011 – RNK, e neste regulamento.

**Artigo 2º - Calendário:**

- I 1ª e 2ª etapas – 19 de março – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano;
- II 3ª e 4ª etapas – 05 a 08 de maio – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano;
- III 5ª e 6ª etapas – 27 de agosto – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano;
- IV 7ª e 8ª etapas – 24 de setembro – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano;
- V 9ª e 10ª etapas – 22 e 23 de outubro – Kartódromo Emerso Fittipaldi – Ipatinga;
- VI 11ª e 12ª etapas – 19 de novembro – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano;
- VII 13ª e 14ª etapas – 10 de dezembro – Kartódromo RBC Racing – Vespasiano.

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

- I MIRIM – aberta a pilotos da categoria PMK;
- II CADETE – aberta a pilotos da categoria PCK;
- III JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos da categoria PJMK;
- IV SPRINTER – aberta a pilotos das categorias PJK, PK e PGK;
- V SUPER MASTER – aberta a competidores PSK B, e PSK B e PSK A com idade de 40 anos e acima, ou que completarem 40 anos em 2011, independentemente do mês;

Parágrafo único: Os pilotos PSK B com idade inferior a 40 anos serão premiados como SENIOR B, e os demais serão premiados como SUPER SÊNIOR.

- VI SENIOR A – aberta a pilotos das categorias PSKA.

Parágrafo único: Os competidores da categoria Sênior A formarão um grid em separado, na segunda rodada dupla do campeonato. Na primeira rodada dupla, e depois a partir da terceira, farão parte do grid da categoria Super Master, pontuando também em separado.

- VII FÓRMULA 400 – aberta a pilotos das categorias PK, 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 2011;
- II Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma das 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 abaixo:

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA INSCRIÇÃO, LOCAÇÃO DO MOTOR, COMBUSTÍVEL E QUATRO JOGOS DE PNEUS MG KADET OU VERMELHOS E/OU AMARELOS (DEPENDENDO DA CATEGORIA – CONFORME REGULAMENTO TÉCNICO) PARA TODO O CAMPEONATO, OU UM JOGO PARA CADA RODADA DUPLA AVULSA		
CATEGORIAS	RODADA DUPLA AVULSA	CAMPEONATO COMPLETO
MIRIM/CADETE	1.140,00	5.880,00
F400	1.650,00	8.470,00
DEMAIS CATEGORIAS	1.950,00	10.430,00

- IV Os competidores de todas as categorias deverão entregar à secretaria da prova em cada uma das etapas, um kit composto de uma lata de leite em pó de 400g, um pacote de feijão de 1,0 kg e um pacote de arroz de 2,0kg, para ser entregue a instituições filantrópicas de Vespasiano e /ou Belo Horizonte.

**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 competidores 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, devidamente lacrados pela RBC Preparações, 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 competidor 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 os números de dentes da coroa e do pinhão, e a vela.

**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.
- II Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “e” 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 6º 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 e PJMK, e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição ou tênis de cano alto;

### **SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA**

**Artigo 10 – Treino Livre 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;

**Artigo 12 – Corrida:** Cada etapa será disputada com os seguintes números de voltas:

- I Mirim – 10 voltas;
- II Cadete – 12 voltas;
- III Fórmula 400 – 17 voltas;
- IV Demais categorias – 20 voltas.

Parágrafo único: Na etapa coincidente com a Copa Sudeste de Kart, o número de voltas será aquele previsto no regulamento da competição interestadual.

**Artigo 13 – Agrupamento de categorias** – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

**Artigo 14 – 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, 9ª, 11ª e 13ª etapas serão de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo.
- II Os grids de largada da 2ª, 4ª, 6ª, 8ª, 10ª, 12ª e 14ª etapas serão de conformidade com os resultados das corridas das 1ª, 3ª, 5ª, 7ª, 9ª, 11ª e 13ª etapas.

**Artigo 15 – Utilização dos sensores da Cronometragem:**

- I Os Sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2011.
- 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 16 – 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 à 7ª etapas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
8ª à 14ª etapas	17	14	12	11	9	8	6	5	3	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 17 - Classificação final:** Serão declarados **Campeões Mineiros de kart 2011**, em suas respectivas categorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final da competição, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-3, ou seja, dos pontos relativos aos três piores resultados de pista dentre as 14 etapas da competição.

Parágrafo primeiro: Para fazer ao título de **campeão** ou de **vice-campeão**, o piloto deverá ter largado em pelo menos oito etapas da competição.

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

**Artigo 18 – Desempate** – Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das 14 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 14ª etapa, e assim sucessivamente até a primeira.

**Artigo 19 – Premiação em cada etapa** – Serão oferecidos troféus aos três pilotos melhor classificados de cada categoria, em cada uma das 14 etapas.

**Artigo 20 – Premiação Final** – Serão oferecidos troféus ao campeão e ao vice-campeão de cada categoria.

## **SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Artigo 21 – 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 22 – Pneus:** Os competidores que optarem pela participação em todo o campeonato, terão automaticamente adquirido junto ao Representante da MG Pneus em Belo Horizonte, quatro jogos de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novos, selo “Kadet” para as categorias **Mirim** e **Cadete**, selo amarelo para a categoria **Sprinter**, e selo “vermelho” para as **demais categorias**. Esses jogos serão entregues pelo representante do competidor à Comissão Técnica da FMA, para o sorteio. Se a opção for pela participação em etapas individuais, o competidor 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, 5ª e 6ª etapas. O segundo jogo de pneus deverá ser utilizado exclusivamente na 3ª e 4ª etapas, que coincidirão com a Copa Sudeste de Kart. O terceiro jogo deverá ser utilizado na 7ª, 8ª, 9ª e 10ª etapas. O quarto jogo de pneus deverá ser utilizado na 11ª, 12ª, 13ª e 14ª 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 corrida da 1ª etapa e da corrida da 2ª etapa, os competidores deverão devolver os jogos de pneus de seus karts no Parque Fechado à Comissão Técnica da Prova, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, ficando sob a guarda da FMA, para serem utilizados na 3ª rodada dupla do certame.

- III Na 2ª rodada dupla, os competidores receberão pneus novos, para utilização exclusiva na tomada de tempo e corrida da 3ª e da 4ª etapas, que coincidirão com as duas primeiras etapas da Copa Sudeste de Kart 2011. Esses pneus deverão ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, ao final da tomada de tempo e da corrida da 3ª etapa.
- IV Na 3ª rodada dupla, os pneus utilizados na 1ª e 2ª etapas serão liberados pela FMA para utilização na tomada de tempo, e nas corridas da 5ª e 6ª etapas, devendo ser devolvidos à Comissão Técnica da Prova, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, ao final da tomada de tempo e da bateria da 5ª etapa.
- V Na 4ª rodada dupla, os competidores receberão o terceiro jogo de pneus novos e deverão devolvê-los à Comissão Técnica ao final da tomada de tempo, e das corridas da 7ª e da 8ª etapas, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, para ficarem sob a guarda da FMA, para serem utilizados na 5ª rodada dupla do campeonato.
- VI Na 5ª rodada dupla, os competidores receberão da FMA os pneus lacrados na 4ª rodada dupla, 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, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, ao final da tomada de tempo, e da corrida da 9ª etapa.
- VII Na 6ª rodada dupla, os competidores receberão o último jogo de pneus novos e deverão devolvê-los à Comissão Técnica ao final da tomada de tempo, e das corridas da 11ª etapa e 12ª etapas, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, para ficarem sob a guarda da FMA, para serem utilizados na 7ª rodada dupla do campeonato.
- VIII Na 7ª rodada dupla, os competidores receberão da FMA os pneus lacrados na 6ª rodada dupla, para serem utilizados na tomada de tempo e corridas da 13ª e 14ª etapas. Esses pneus deverão mais uma vez ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, ao final da tomada de tempo, e da corrida da 13ª etapa.
- IX Os pneus de chuva serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova.
- X A entrega dos pneus à comissão técnica, para a devida guarda, deverá ser efetuada **exclusivamente** em embalagem fechada, devidamente identificada. Não serão aceitos pneus soltos, e o competidor será sumariamente desclassificado da atividade anterior.
- XI Na segunda rodada dupla, os pneus para categoria Sênior A serão aqueles previstos no Regulamento do Campeonato Brasileiro de kart 2011.

### Artigo 23 – 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
MIRIM e CADETE	2 litros	3 litros
SPRINTER JÚNIOR	5 litros	5 litros
SPRINTER e SUPER MASTER	5 litros	5 litros
F400	5 litros	5 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 24 - Acessórios:** Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Bruso, 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 25 – Categoria Mirim:

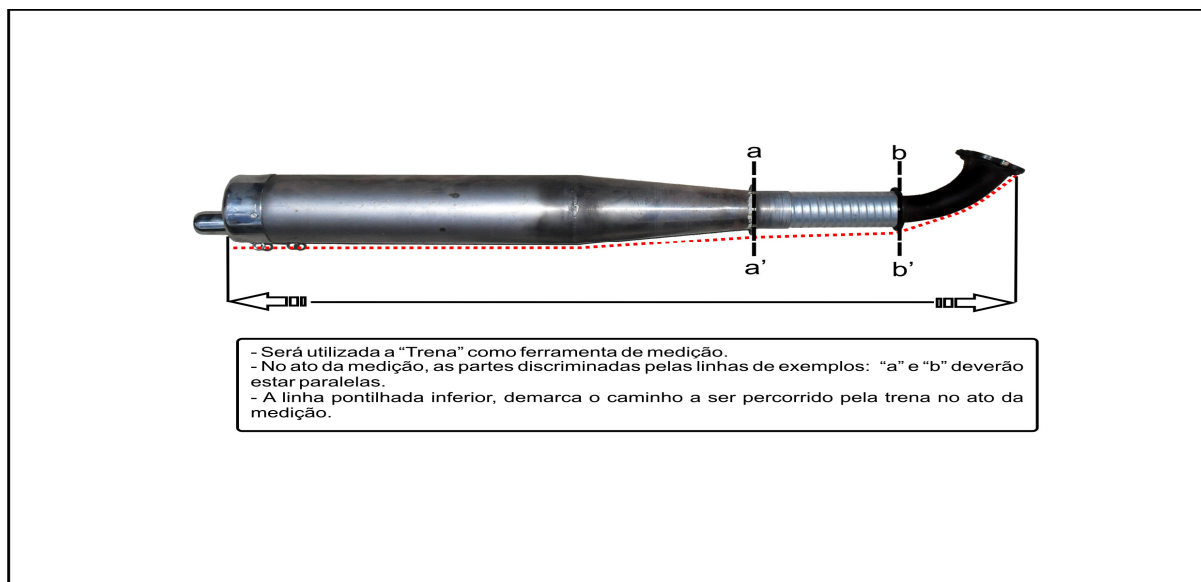
- I O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou 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 de 12,0mm, 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 nas dimensões previstas no RNK 2011, e com as seguintes características:
  - a) Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estarem 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;
  - f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0mm e espessura mínima de 4,0mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1,0mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- VIII Padrão de referência — Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- IX Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 100 kg.
- X Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, e números na cor amarela.

### Artigo 26 – 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 exclusão ou 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 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 conforme previsto no RNK 2011, e com as seguintes características:
  - a) Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estarem 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;
  - f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0mm e espessura mínima de 4,0mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1,0mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- VIII Padrão de referência — Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- IX Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 106 kg.
- X Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, e números na cor amarela.

## Artigo 27 – Categoria Junior Menor

- I O Motor será o Riomar modelo MRA I, refrigerado à água, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, seguindo as especificações do RNK 2011 para a categoria **PJMK**, acompanhado dos seguintes itens:
- a) Escapamento – A medida do escapamento será de 850,0mm, 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 ser existido 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 abaixo. 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) Coletor de 13,0mm;  
c) Pirâmide;  
d) Pinhão de 11 dentes;
- II Chassis – exclusivamente homologado CBA, conforme RNK 2011 para a categoria PJMK.
- 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 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 2011 para a categoria PJMK.

## Artigo 28 – Categorias Sprinter e Super Master e Sênior A:

- I O motor da marca My10 Iame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2011 para a categoria **PSK A**, **sem a centralina**, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Pinhão com 10 (dez) dentes;  
b) Mesa;  
c) Escapamento;
- II 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 2011 para a categoria PSK A.
- III Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento 19,0mm 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.
- IV Chassis – exclusivamente homologado, com eixo 50,0mm para a categoria Sprinter e 40,0mm para a Super Master e Sênior A, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

Parágrafo único: Na segunda rodada dupla, os competidores da categoria Sênior A deverão utilizar pneus e eixo em conformidade com o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Kart 2011 para a categoria.



- V 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 Super Master e Sênior A
- VI Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2011 para as categorias dos pilotos admitidos.

**Artigo 29 – Da categoria Fórmula 400:**

- 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 – placa de fundo na cor branca e número na cor vermelha;

**Artigo 30 – Do número de dentes das coroas dos motores:** O número de dentes das coroas será o que consta da tabela abaixo:

<i>CATEGORIA</i>	<i>Nº DE DENTES</i>
Mirim e Cadete	Até 72
F400	Até 41
Júnior Menor e Sprinter	Até 74
Super Master e Sênior A	Até 76

## CAPÍTULO III

### NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

**Artigo 31 - 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, 20 de janeiro de 2011.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA  
Antônio Manoel dos Santos