



CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2008

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, no Kartódromo Internacional de Betim, a disputa aberta denominada CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2008, sob a supervisão do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDm, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2008 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2008 – RNK, e neste regulamento.

Artigo 2º - Calendário:

- I 1ª e 2ª etapas – 24 de maio;
- II 3ª e 4ª etapas – 20 de setembro;
- III 5ª e 6ª etapas – 01 de novembro.

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

- I MIRIM – aberta a pilotos PMK;
- II CADETE – aberta a pilotos PCK;
- III JÚNIOR – aberta a Pilotos PJK e PJMK;
- IV MASTER – aberta a pilotos PK, PGK B, PGK A, PSK B e PSKA;
- V FÓRMULA 400 LIGHT – aberta a pilotos PJK, PK e PSK B sem experiência anterior;
- VI FÓRMULA 400 SPRINTER – aberta a pilotos PK, PGK B, PGK A, PSK B e PSK A;
- VII RD 135 – aberta a pilotos PJK, PK, PGK B, PGK A, 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 do Kartódromo Internacional de Betim nas sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento, ou no máximo até às 10h do dia das provas, e o piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2008;
- 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 abaixo:

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA INSCRIÇÃO, LOCAÇÃO DO MOTOR, COMBUSTÍVEL E DOIS 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
MIRIM, CADETE	745,00	1620,00
F400 LIGHT/SPRINTER	1020,00	2220,00
JÚNIOR E MASTER	1245,00	2760,00
VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA INSCRIÇÃO, COMBUSTÍVEL E DOIS JOGOS DE PNEUS MG VERMELHOS PARA TODO O CAMPEONATO, OU UM JOGO PARA CADA RODADA DUPLA AVULSA, CONFORME PREVISTO NO INCISO III DO ARTIGO 5º		
RD 135	775,00	1680,00

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

- I Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular, na véspera 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 a 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: O motor será entregue acompanhado dos seguintes acessórios:

- I Categorias PMK, PCK e Fórmula 400 – Marca Honda, modelos GX 160 para PMK e PCK, e GX 390 para a F400, completos, com o carburador, o filtro, escapamento e a mesa.
- II Categoria Júnior – Riomar Super III com escape, mesa, flange, pirâmide e filtro.
- III Categoria Master – Marca Rio Mar Super, com escapamento, com mesa, sem o carburador, sem a válvula (pirâmide), e sem o coletor.

Parágrafo único: 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 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;
- IV Cada etapa será disputada com os seguintes números de voltas:
 - a) PMK / PCK – 12 voltas;
 - b) Demais categorias – 20 voltas.

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

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

Artigo 14 – 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

Artigo 15 - Classificação final: Serão declarados Campeões Mineiros de kart 2008, 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 ao pior resultado de pista dentre as três primeiras etapas, assim como dos pontos relativos ao pior resultado de pista dentre as três últimas etapas.

Artigo 16 – Desempate – Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das seis 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 após aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido a melhor classificação na 6ª etapa, e assim sucessivamente até a primeira.

Artigo 17 – Premiação em cada rodada dupla – Serão oferecidos troféus aos três pilotos de cada categoria, cuja soma de pontos nas duas etapas de cada rodada dupla for a mais alta. No caso de empate nessa soma, o troféu será entregue ao piloto com melhor resultado na última etapa da rodada dupla.

SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 18 – 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 19 – Pneus: Os times que optarem pela participação em todo o campeonato, deverão adquirir dois jogos de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novos, modelo “Kadet” para as categorias Mirim e Cadete, e modelo “vermelho” para as demais categorias, junto ao Representante da MG Pneus em Belo Horizonte, e entregá-los à Comissão Técnica da Prova 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 igualmente efetuar a entrega dos mesmos à Comissão Técnica da Prova.

- I No caso opção pela participação em todo o campeonato, o primeiro jogo de pneus deverá ser utilizado na rodada dupla relativa à 1ª e à 2ª etapas. O outro jogo de pneus deverá ser entregue no Parque Fechado à Comissão Técnica da Prova no início das atividades da 3ª etapa, para ser sorteado e lacrado, devendo o procedimento a partir daí ser de conformidade com o previsto nos incisos III e IV deste artigo.
- II Na primeira rodada dupla, ao final da tomada de tempo e da 1ª etapa, os times deverão devolver seus jogos de pneus no Parque Fechado à Comissão Técnica da Prova, para a respectiva guarda;
- III Na segunda rodada dupla, além do procedimento descrito no inciso II deste artigo, os pilotos deverão devolver os pneus ao final da 4ª etapa, para serem lacrados e embalados em saco plástico apropriado, e fornecido sem custos pela empresa fornecedora dos pneus, ficando sob à guarda do time do competidor, para serem apresentados no Parque Fechado antes do início das atividades da terceira rodada dupla do campeonato, quando o procedimento de retirada e devolução continuará sendo adotado, até o final da corrida da 5ª etapa.
- IV Os pilotos que optarem pela participação avulsa deverão ter acrescidos ao peso de seus karts, exclusivamente na quinta e sexta etapas, um lastro de 3 kg na tomada de tempo e 2kg nas duas corridas, para as categorias Mirim e 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.
- V Os pneus de chuva serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova.

Artigo 20 – 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 Riomar – álcool com óleo de rícino na proporção de 30/1, fornecido pela RBC Preparação de Motores;
 - c) Categoria RD 135 – álcool com óleo de rícino na proporção de 30/1, fornecido pela RBC Preparação de Motores.

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
JÚNIOR e MASTER	5 litros	6 litros
SPRINTER e MÁSTER 400	5 litros	5 litros
RD 135	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 21 - 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 22 – Categorias Mirim e 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 6º do regulamento desportivo. 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 e deverá ser utilizada coroa com, no máximo 69 dentes.
- IV Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
- V Para a categoria Mirim o motor será entregue com uma flange com furo de 12,0mm, não podendo ser substituída ou retirada.
- VI Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VII Carburador – Será proibida a sua troca.
- VIII Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- IX Vela – Será proibida a sua troca.
- X Pneus — Deverão ser homologados CBA para a categoria, e fornecidos pela organização.
- XI 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:
- XII Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante.
 - a) Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, 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 160 mm e espessura mínima de 4 mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- XIII Peso mínimo para o conjunto kart/piloto: Mirim – 97 kg; Cadete - 101 kg;

Artigo 23 – Da categoria Júnior:

- I MOTOR – Será o da marca Riomar super III, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. 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 faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
 - a) NGK B8 EG
 - b) NGK B8 EGV
 - c) NGK B9 EG
 - d) NGK B9 EGV
 - e) NGK B10 EGV
 - f) NIPODENSO W31 ESZU
 - g) BOSCH W07 CS
 - h) BOSCH W08 CS
 - i) NGK B8ES
 - j) NGK B9ES
 - k) NGK BR10EG
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo, de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento o constante da ficha de homologação do motor MRA-1, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VI JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- VIII ENTRADA DE AR – No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- IX RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 78 dentes;
- X CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 34, inciso XVII. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm. Somente poderá ser utilizada a bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XI PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 145 Kg.

Artigo 24 – Da categoria Master:

- I O motor será o Riomar Super II, a álcool, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva longa acompanhado dos seguintes complementos:
 - a) Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - b) Mesa;
 - c) Escapamento;
 - d) Filtro de ar RBC.
- II Não serão fornecidos carburador, coletor e válvula (pirâmide) que serão de responsabilidade do concorrente e deverão obedecer às seguintes especificações:
 - a) **Carburador:** Será permitido o uso de somente um (1) carburador, homologado CBA, de preparação livre, com medida máxima de 25,40 mm na altura da borboleta e venturi livre homologado CBA.
 - b) **Coletor:** Será permitido o uso de coletor (flange) na medida de até 25,40 com a espessura de no mínimo 1,5,00 mm., de fabricação nacional, original, sem trabalho.
 - c) **Vela de Ignição:** Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. 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.
 - d) **Pirâmide:** De fabricação nacional, com a marca do fabricante, sem trabalho.
- III Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- IV PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 167 Kg.

Artigo 25 – Dos carburadores para as categorias Júnior e Master:

- I Os carburadores dos motores dos karts que utilizam motores de 2 tempos não serão fornecidos pela RBC e seguirão as especificações estabelecidas neste Regulamento.
- II Somente será permitida a utilização de carburadores do tipo borboleta, proibido o uso de carburadores de 3 (três) agulhas sendo:
 - a) Nacionais – de qualquer marca desde que homologados pela CBA ou CIK/FIA;
 - b) Importados – somente da marca Tillotson.
- III A preparação interna dos carburadores será livre.
- IV Somente serão controladas as medidas na altura do difusor, do corpo, da altura da borboleta de aceleração, quando a categoria determinar.
- V Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- VI Será proibida a utilização de bomba auxiliar para combustível, exceto para motores de 4 tempos.
- VII Será obrigatório o uso do silencioso de carburador “intake silencer” fornecido pela empresa locadora dos motores dos motores.
- VIII Nas medidas para o item carburador já estão incluídas as tolerâncias.

Artigo 26 – Categorias F400 Light e Sprinter:

- I O motor será Honda GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
 - a) Pinhão/embreagem de 13 (treze) dentes;
 - b) Escapamento;
 - c) Carburador;
 - d) Filtro
 - e) Vela.
- II Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- III PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 188 Kg.

Artigo 27 – Categoria RD 135:

- I Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico;
- II Carenagem: homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico, podendo haver recorte no lado do motor, se isso se fizer necessário, desde que os aspectos de segurança não sejam comprometidos;
- III Motor: Exclusivamente da marca YAMAHA RD/RDZ 135/125cc, devendo ser mantidas todas as características externas;
 - a) Preparação interna livre;
 - b) Proibido o acréscimo de material;
 - c) Permitido o fechamento dos furos e o retrabalho do virabrequim;
 - d) Biela original YAMAHA; na hipótese de qualquer retrabalho, a marca YAMAHA deverá ser mantida;
 - e) Pistão de marca livre;
 - f) Proibido o uso de pistão em fibra de carbono;
 - g) Diâmetro máximo do pistão: 59,9mm; curso: 50mm;
- IV Carburização:
 - a) Permitido o uso de apenas um carburador das marcas Tilotson, Riomar, Roma ou Botto, modelo com duas agulhas, homologado CBA, e diâmetro de 25,4mm na altura da borboleta, sendo livre a medida do difusor; solda de arruela nas agulhas, liberada;
 - b) Pirâmide original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc, podendo ser retrabalhada, e permitida a retirada do limitador;
 - c) Palhetas: modelo original em aço, ou em fibra de vidro, ou em fibra de carbono;
- V Ignição: proibido o uso de ignição digital (com variação de ponto) e permitido o uso das seguintes:
 - a) Motoplat analógica;
 - b) PVL analógica (bobina 105458);
 - c) Seletra analógica (P 3356 – E);
 - d) Original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc;
 - e) Italsystem;
- VI Câmbio: caixa de câmbio de cinco marchas, com relação original e completa do motor YAMAHA RD /RDZ 135cc, não sendo permitido o intercâmbio de peças de outros modelos; fica permitida a retífica do acoplamento das engrenagens;
- VII Relação de Transmissão:
 - a) Pinhão – obrigatório o uso de pinhão com passo original, de 13 a 17 dentes;
 - b) Coroa – livre;
 - c) Embreagem – obrigatório o uso de embreagem original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc, contendo todas as peças do sistema, não sendo permitido o uso de calços adicionais;
- VIII Permitido o reparo dos pinos do platô, desde que observadas as medidas originais;
- IX Permitido o uso de no máximo cinco separadores e seis discos de embreagem, podendo esses separadores ser jateados;
- X Uso do cabo de embreagem facultativo, devendo porém, o sistema de embreagem funcionar se for acionado manualmente, ou seja, a embreagem não poderá estar travada;
- XI Alavanca de câmbio – o acionamento do câmbio deverá ser efetuado de forma manual, através de alavanca colocada após o volante, fixado no mesmo, ou no suporte de fixação do tanque, devendo o acionamento ocorrer através de cabo ou varões;
- XII Rolamentos - nacionais ou importados, devendo neles constar a marca do fabricante e o modelo;
- XIII Filtro de ar: obrigatório o uso do modelo “inlet silencer” (para kart), com o respectivo apoio;
- XIV Vela: somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
 - a) NGK B8 ES – NGK B8 EGV;
 - b) NGK B9 ES – NGK B9 EGV;
 - c) NGK B10 EGV;
 - d) NIPODENSO W31 ESZU;
 - e) BOSCH W 07 CS – BOSCH W 08 CS;

- XV Sistema de Escapamento:
- a) Características:
- Cano de livre procedência;
 - Escapamento obrigatoriamente fixado no motor através de um sistema seguro que absorva vibrações;
 - As dimensões não poderão ultrapassar a linha externa da carenagem lateral e a saída deverá ser na parte traseira do kart, sem que seja ultrapassada a linha do pára-choque traseiro, pelo lado interno e abaixo da altura do banco do piloto;
 - Proibida a utilização de arames;
- b) Abafador
- Obrigatório; sendo livre sua marca ou modelo;
 - Deverá ser apoiado num suporte rigidamente fixado no pára-choque traseiro, e preso por meio de molas;
 - Se o abafador for incorporado ao cano da descarga (soldado), o suporte será dispensado;
- c) Aprovação
- Todo esse sistema de escapamento somente poderá ser utilizado após vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico da FMA;
- XVI Acessórios: fica liberado o uso de contagiros, marcador de temperatura e telemetria;
- XVII Pneus: conforme artigo 19 deste regulamento;
- XVIII Combustível: álcool etílico com óleo de rícino, na proporção 1:30;
- XIX Peso: o peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto será de 175kg;
- XX Identificação: placa verde com número preto;

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 28 - 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, 22 de abril de 2008.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA
Antônio Manoel dos Santos