



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

CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2013

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

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

Artigo 1º - Organização e Supervisão: A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA fará realizar, no Kartódromo RBC Racing, em Vespasiano, a disputa aberta denominada **CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2013**, com organização do **SVKC – Serra Verde Kart Clube**, 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:

- I 1ª e 2ª etapas – 22 e 23 de fevereiro;
- II 3ª e 4ª etapas – 15 e 16 de março;
- III 5ª e 6ª etapas – 20 e 21 de abril;
- IV 7ª e 8ª etapas – 28 e 29 de junho;
- V 9ª e 10ª etapas – 16 e 17 de agosto;
- VI 11ª e 12ª etapas – 08 e 09 de novembro;
- VII 13ª e 14ª etapas – 29 e 30 de novembro.

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;

Parágrafo único: Esta categoria estará dividida em Júnior, Novato e Graduado, com disputa do campeonato na categoria Sprinter, e nas três sub categorias separadamente.

- V SUPER MASTER – aberta a competidores PSK B e PSK A;

Parágrafo único: Esta categoria estará dividida em Sênior B e Super Sênior, com disputa do campeonato na categoria Super Master, e nas duas sub categorias separadamente.

- VI SÊNIOR A – Aberta a pilotos PSK A;

- VII FÓRMULA 400 – aberta a pilotos das categorias PJK, PK, PGK PSK B e PSK A.

Parágrafo único: Esta categoria estará dividida em F400 Master, para pilotos com idade superior a 30 anos, completados em 2011, e F400 Speed, para pilotos com até 30 anos completados em 2013, com disputa do campeonato na categoria Fórmula 400, e nas duas sub categorias separadamente.

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 daquela que coincidir com a etapa única da **Copa Sudeste de Kart 2013**, quando deverão ser efetuadas conforme previsto no Regulamento Particular da competição interestadual. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2013 para a modalidade Kart;
- 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, ou do 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 PARA AS CATEGORIAS MIRIM E CADETE, E SETE JOGOS VERMELHOS E/OU AMARELOS (DEPENDENDO DA CATEGORIA – CONFORME REGULAMENTO TÉCNICO) PARA TODO O CAMPEONATO, OU UM JOGO PARA CADA RODADA DUPLA AVULSA; NO VALOR DO PACOTE COMPLETO ESTÃO INCLUÍDAS, A TÍTULO DE CORTESIA, AS TAXAS DE INSCRIÇÃO NAS QUATRO ETAPAS DA FÓRMULA MINAS DE KART 2013, NOS VALORES DE R\$ 250,00 PARA AS CATEGORIAS CADETE, E R\$ 400,00 PARA AS DEMAIS CATEGORIAS, POR ETAPA.		
CATEGORIAS	RODADA DUPLA AVULSA	CAMPEONATO COMPLETO
MIRIM/CADETE	990,00	5.350,00
Fórmula 400	1.735,00	10.100,00
DEMAIS CATEGORIAS	2.110,00	12.150,00

- IV Os competidores de todas as categorias **deverão** recolher na secretaria da prova em cada uma das rodadas duplas, a taxa de R\$ 20,00 (vinte reais) destinado à compra de alimentos e/ou materiais escolares a serem entregues a instituições filantrópicas de Vespasiano e /ou Belo Horizonte ou eventualmente de outro município do estado, a critério da diretoria da FMA.

Parágrafo único: Para participar das atividades da rodada dupla, o competidor ou o seu responsável deverá ter procedido ao recolhimento da taxa prevista neste inciso.

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 no 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 treino livre da sexta-feira, ou 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 – Treinos Livres: Serão realizados dois treinos livres, sendo um de 40 minutos nas sextas-feiras que antecederem às provas, e um de aquecimento com duração de dez minutos, na manhã do sábado, em conformidade com a programação constante do regulamento particular de cada rodada dupla.

Parágrafo primeiro: Se eventualmente uma etapa coincidir com uma competição interestadual, esses treinos poderão ser reprogramados.

Parágrafo segundo: O treino da sexta-feira terá também a cronometragem oficial.

Artigo 11 - Tomada de tempo de cinco minutos: 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 e Cadete – 12 voltas;
- II Fórmula 400 – 18 voltas;
- III Demais categorias – 20 voltas.

Parágrafo único: Na etapa que eventualmente vir a coincidir com uma competição interestadual, 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 2013.
- 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	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
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:

- Não haverá ponto de bonificação pela “pole-position” na segunda prova de rodada dupla;
- 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.
- O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação da copa.
- 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 2013**, 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 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 cinco pilotos melhor classificados de cada uma das categorias previstas no artigo 3º deste regulamento, em cada uma das 14 etapas.

Parágrafo único: As sub categorias Júnior, Novato, Graduado, Senior B, Super Sênior, F400 Master e F400 Speed, não terão premiação em separado nas etapas.

Artigo 20 – Premiação Final – Ao final da competição, serão oferecidos troféus ao campeão e ao vice-campeão de cada uma das categorias previstas no artigo 3º deste regulamento, assim como para os dois melhores colocados das categorias Júnior, Novato, Graduado (Sprinter), Sênior B, Super Sênior (Super Master), F400 Master e F400 Speed (Fórmula 400).

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**, e sete jogos da mesma marca, sendo selo “amarelo” para as categorias **Sprinter**, e **Sênior A**, 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 da mesma forma, efetuar a entrega do mesmo à Comissão Técnica FMA.

I Categorias **Mirim** e **Cadete**:

- a) No caso da 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. O terceiro jogo deverá ser utilizado na 7ª, 8ª, 9ª e 10ª etapas, e o quarto jogo deverá ser utilizado na 11ª, 12ª, 13ª e 14ª etapas. O procedimento será o indicado nos incisos II a VI deste artigo.
- b) Na 2ª rodada dupla, os pilotos receberão o segundo jogo de pneus novos para utilização na 3ª e 4ª etapas. Esse jogo será entregue aos responsáveis pelos pilotos, após o encerramento da corrida da 4ª etapa.
- c) Na 3ª rodada dupla, os pilotos receberão o segundo jogo de pneus usados na primeira rodada, para utilização na tomada de tempo e corridas da 5ª e 6ª etapas. Esse jogo será entregue aos responsáveis pelos pilotos, após o encerramento da corrida da 6ª etapa.
- d) Na 4ª rodada dupla, os competidores receberão o terceiro jogo de pneus novos, para utilização na tomada de tempo e corridas da 7ª e da 8ª etapas. Ao final dessas atividades, esses pneus deverão ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, para serem utilizados na 5ª rodada dupla, correspondente à 9ª e 10ª etapas.
- e) Na 5ª rodada dupla, os competidores receberão o jogo de pneus usados na quarta rodada dupla, para utilização na tomada de tempo e corridas da 9ª e da 10ª etapas. Esse jogo será entregue aos responsáveis pelos pilotos, após o encerramento da corrida da 10ª etapa.
- f) Na 6ª rodada dupla, os competidores receberão o quarto jogo de pneus novos, para utilização na tomada de tempo e corridas da 11ª e da 12ª etapas. Ao final dessas atividades, esses pneus deverão ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, para serem utilizados na 7ª rodada dupla, correspondente à 13ª e 14ª etapas.
- g) Na 7ª rodada dupla, os competidores receberão o jogo de pneus usados na 6ª rodada dupla, para utilização na tomada de tempo e corridas da 13ª e da 14ª etapas. Esse jogo será entregue aos responsáveis pelos pilotos, após o encerramento da corrida da 14ª etapa.
- h) Os pilotos que optarem pela participação avulsa, após utilizarem os pneus na tomada de tempo e nas duas corridas da rodada dupla, receberão de volta os pneus ao final das atividades.
- i) Nos karts cujos pneus novos não tiverem sido lacrados previamente, para serem utilizados na etapa seguinte, conforme previsto no regulamento geral, deverá ser instalado o lastro de 5 kg para a tomada de tempo, e 3 kg para a primeira corrida de que o piloto participar na rodada dupla em que o fato se verificar.

- II Demais categorias:
- a) Os pilotos que optarem pelo pacote completo do campeonato deverão utilizar o jogo de pneus novos na tomada de tempo e nas duas corridas de cada uma das rodadas duplas, e os receberão de volta ao final das atividades de cada uma das rodadas.
- b) O procedimento para os pilotos que participarem de rodadas duplas avulsas será o mesmo adotado na alínea “a” deste inciso.
- III Os pneus de chuva serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova.
- IV 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 cujos pneus forem entregues nessa condição será multado em 01 UP.

Artigo 23 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, já incluído na taxa de inscrição no campeonato, 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, na proporção de 30/1 até a segunda rodada dupla, e gasolina com óleo Motul 800 para as categorias Sprinter, e Super Master, na proporção de 25/1, assim como também para a Júnior Menor a partir da terceira rodada dupla.
- II A quantidade, para cada etapa, será a que consta da tabela a seguir:

CATEGORIA	TOMADA DE TEMPO	PROVA
MIRIM e CADETE	2 litros	3 litros
JÚNIOR MENOR	5 litros	7 litros
SPRINTER e SUPER MASTER	5 litros	7 litros
FÓRMULA 400	5 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 24 - 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

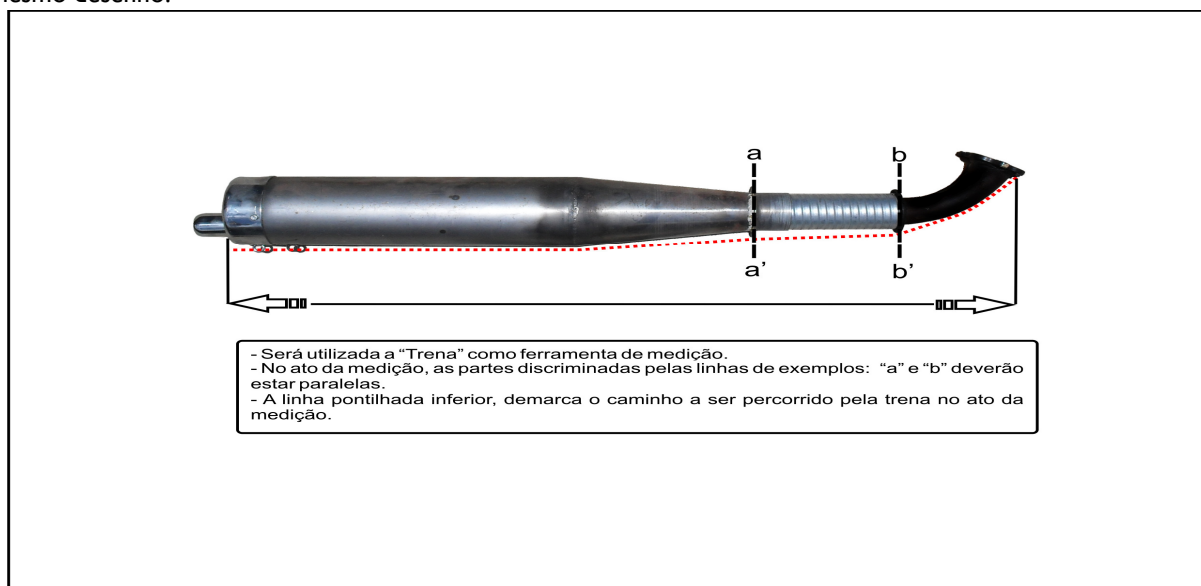
Artigo 25 – Categorias Mirim e Cadete:

- 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 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 2013, e com as seguintes características:
- 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).
 - Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria;
 - Cubo de roda – Deverá ser homologado CBA para a categoria;
 - Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria;
 - 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 vistorias 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 26 – 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 2012 para a categoria **PJMK**, na primeira e segunda rodadas duplas, e da marca lame (Parilla) com volume de 18cc, seguindo as especificações do RNK 2013 para a mesma **PJMK** a partir da terceira rodada dupla, acompanhado dos seguintes itens:
- a) Escapamento homologado 2013 – A medida do escapamento será de 850,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos, até a segunda rodada dupla. A partir da terceira rodada dupla, a medida deverá ser aquela constante do RNK 2013. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, fixado através de molas, e acompanhado obrigatoriamente do abafador de propriedade do piloto em todo o campeonato. Para a medição, deverá existir o paralelismo estabelecido e 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.



- Coletor de 13,0mm na primeira e segunda rodadas duplas, e de 17,0mm a partir da terceira;
 - Pirâmide;
 - Pinhão de 11 dentes até a segunda rodada dupla, e de 10 dentes a partir da terceira;
- II Chassis – exclusivamente homologado CBA, conforme RNK 2012 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, na primeira e segunda rodadas duplas, e carburador homologado 2013, a gasolina, a partir da terceira rodada dupla, 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 2012 para a categoria PJMK.

Artigo 27 – Categorias Sprinter, Super Master e Sênior A:

- I O motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2012 para a categoria **PSK A**, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
 - a) Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - b) Mesa;
 - c) Escapamento; esse escapamento deverá ser equipado com o abafador de propriedade do piloto;
- 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 2012/2013 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.
- 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 2012 para as categorias dos pilotos admitidos.

Artigo 28 – Da categoria Fórmula 400:

- I O motor será o da marca Honda, modelo 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 Somente será admitida a utilização da proteção traseira conforme previsto no Regulamento Nacional de Kart 2013.
- 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 29 – Do número de dentes das coroas dos motores: O número de dentes das coroas será o que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	Nº DE DENTES
Mirim e Cadete	Até 72
Fórmula 400	Até 41
Júnior Menor	Até 74
Sprinter	Até 75
Super Master e Sênior A	Até 76

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 30 - 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, 23 de janeiro de 2013.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA
Antônio Manoel dos Santos