



CAMPEONATO MINEIRO DE KART 2019

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

DO REGULAMENTO DESPORTIVO

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

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 2019**, com organização do **AUTOMÓVEL CLUBE DE BELO HORIZONTE - ACBH**, sob a supervisão do **CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2019 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA**, no **REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2019 – RNK**, e neste regulamento.

Artigo 2º – Calendário:

- I 1º evento – 1ª e 2ª provas – 22 e 23 de fevereiro;
- II 2º evento – 3ª e 4ª provas – 29 e 30 de março;
- III 3º evento – 5ª e 6ª provas – 19 e 20 de abril;
- IV 4º evento – 7ª e 8ª provas – 17 e 18 de maio;
- V 5º evento – 9ª e 10ª provas – 21 e 22 de junho.

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

I MIRIM HONDA – aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA – CDN CBA, PMK;
Parágrafo único: Todas as atividades de pista desta categoria serão realizadas em conjunto com as da categoria Cadete Honda.

II CADETE HONDA – aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA – CDN CBA, PCK e PJMK nascidos em 2007, que não tenham sido campeões ou vice-campeões de competições nacionais ou estaduais;
Parágrafo único: Todas as atividades de pista desta categoria serão realizadas em conjunto com as da categoria Mirim Honda.

III JÚNIOR MENOR – aberta a pilotos portadores da CDN CBA PJMK;
Parágrafo único: A menos que o número de pilotos qualificados para a largada seja igual ou superior a seis, esta categoria estará sempre agrupada com a categoria SUPER SPRINTER.

IV FÓRMULA 400 JÚNIOR – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PJMK e PJK.

V FÓRMULA 400 – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PJK, PNK, PGK, PSK B e PSK A;
Parágrafo primeiro: Esta categoria estará subdividida em F4 SÊNIOR, para pilotos nascidos antes de 1986, F4 GRADUADOS para pilotos nascidos a partir de 1986, e F4 ROOKIE para pilotos que nunca tiverem participado de competições oficiais de kart, exceto Kart Indoor, exclusivamente para efeito de classificação e premiação ao final do campeonato.

Parágrafo segundo: Para competir nesta categoria, o piloto deverá ter altura mínima de 1,55m.

VI SUPER SPRINTER – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PJK, PNK e PGK, PSK B e PSK A.
Parágrafo primeiro: Esta categoria estará subdividida em JÚNIOR, NOVATO, GRADUADO, SÊNIOR B, SÊNIOR A e SUPER SÊNIOR, exclusivamente para efeito de classificação e premiação ao final do campeonato.

Parágrafo segundo: Para se classificar na subcategoria SUPER SÊNIOR, o piloto deverá ter nascido antes de 1979.

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

Artigo 4º – Condições para realização do campeonato: A competição somente será confirmada, se no mínimo 38 pilotos aderirem ao pacote completo da competição, sendo pelo menos dez na soma das categorias Mirim Honda e Cadete Honda, pelo menos 12 na categoria Fórmula 400 e pelo menos 16 nas categorias com motor 125cc.

Parágrafo único: O número de pilotos acima poderá ser revisto, desde que o equilíbrio financeiro da competição seja respeitado.

Artigo 5º – 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.

I O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- a) Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2019 para a modalidade Kart;
- b) Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma das etapas previstas;
- c) Apresentação do comprovante de pagamento da taxa para participação em todo o campeonato, ou do pagamento da taxa avulsa para participação exclusivamente nas duas provas previstas para o evento, de conformidade com a tabela abaixo:

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA DE INSCRIÇÃO E TAXA DE LOCAÇÃO DO MOTOR		
CATEGORIAS	EVENTO AVULSO	CAMPEONATO COMPLETO
Mirim Honda e Cadete Honda	750,00	3.000,00
Fórmula 400	1.350,00	6.040,00
Júnior Menor e Super Sprinter	1.680,00	7.525,00

d) Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao Kartódromo RBC Racing, de um jogo de pneus novos para cada dois eventos, no caso da adesão ao pacote completo do campeonato, ou de um jogo de pneus novos para um evento avulso, se essa for a opção do piloto.

e) Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao Kartódromo RBC Racing, da taxa de combustível para cada evento.

Parágrafo único: Os valores acima poderão ser reduzidos, no caso do piloto aderir também ao pacote completo da Taça Minas Gerais de Kart 2019.

II Não haverá devolução dos valores pagos antecipadamente, independentemente do motivo que o piloto venha alegar. Será admitida a substituição do piloto, desde que solicitada previamente, e no máximo até 15 dias antes do 3º evento.

Artigo 6º – Locação e sorteio dos equipamentos:

I Os motores para as categorias Cadete Honda, Júnior Menor, Fórmula 400 e Super Sprinter, locados junto à RBC Preparações de Motores, serão sorteados nas seguintes condições:

- a) 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.
- b) Os competidores poderão acompanhar todo o processo.
- c) 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 7º – Características do motor e acessórios incluídos, para as categorias Cadete Honda, Júnior Menor, Fórmula 400 e Super Sprinter: 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 8º – Condições para locação dos motores descritas no artigo 7º: 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\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;

Artigo 9º – Condições para locação dos carburadores, para as categorias descritas no artigo 7º, penalidades e eventuais trocas: A RBC Preparações de Motores disponibilizará para cada piloto inscrito nas categorias com motores 125cc, um carburador da marca Botto, modelo R-10, homologado CBA 2013, devidamente revisado e lacrado. O piloto ou seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para locação dos carburadores:

- I O piloto deverá assumir inteira responsabilidade pelos carburadores, desde o momento em que recebê-los da RBC, até o momento da devolução.
- II A RBC Preparação de Motores se responsabilizará por danos causados aos carburadores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes da montagem, material e/ou quebra do motor.
- III Na constatação de qualquer dano causado ao carburador, exceto no caso daqueles constantes no inciso II deste artigo, ou qualquer risca, pique, sinal, marca ou ainda qualquer vestígio de violação do mesmo, o piloto ou seu representante legal deverá pagar a taxa de R\$750,00 (setecentos e cinquenta reais), correspondente ao valor do carburador novo.
- IV Os carburadores sorteados não poderão ser trocados.
- V Os carburadores sorteados terão configurações bem próximas às de suas carburações ideais (agulhas de alta e de baixa). O ajuste final deverá ser efetuado pelo piloto ou por seu representante legal.
- VI Se ficar constatado pelos oficiais de competição, o auxílio direto de quaisquer funcionários da RBC Preparações de Motores, na carburação, o piloto será automaticamente punido com o acréscimo de tempo em sua atividade subsequente, conforme alíneas a, b e c a seguir:
 - a) Em treinos oficiais antes da tomada: acréscimo de 1,0 segundo nos tempos alcançados na tomada de tempo;
 - b) Entre o final da Tomada de Tempo e a largada da primeira prova: acréscimo de 1,0 segundos ao seu tempo total da primeira prova, e a consequente alteração de sua classificação nessa corrida;
 - c) Entre o final da primeira prova e a largada da segunda prova: acréscimo 1,0 segundo ao seu tempo total da segunda prova, e a consequente alteração de sua classificação nessa corrida;
- VII O piloto poderá utilizar também seu carburador próprio, desde que seja homologado CBA 2013 ou CBA 2019, sem preparação, podendo haver alteração apenas na furação interna.

Artigo 10 – Condições para eventuais trocas dos motores para as categorias descritas no artigo 7º: 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 efetuada durante ou após o treino livre da sexta-feira, ou após o aquecimento do sábado, 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, desde que mantida devidamente lacrada.
- II Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “f” do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme disposto no inciso III deste artigo, além de responder pelo disposto no artigo 6º do deste regulamento.
- III No caso de uma eventual primeira troca, o piloto no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.

SEÇÃO III – DO BRIEFING E DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 11 – Briefing: Será realizado um briefing geral para todas as categorias, logo após o final do último treino de aquecimento. A presença será obrigatória, e o piloto que se ausentar, sem apresentar uma justificativa plausível ao Diretor de Prova, será punido conforme prevê o CDA 2019.

Artigo 12 – 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 – DA PUBLICIDADE

Artigo 13 – Publicidade: Será obrigatória a colocação no kart, de hum adesivo da Federação Mineira de Automobilismo – FMA e de hum adesivo da RBC Preparações de Motores.

SEÇÃO V – DO CIRCUITO OFICIAL, DO AGRUPAMENTO DE CATEGORIAS E DOS SENSORES DA CRONOMETRAGEM

Artigo 14 – Circuito Oficial: O circuito oficial o tradicional do kartódromo. O campeonato poderá ter eventos noturnos, que começarão no início da tarde de sexta-feira.

Artigo 15 – Agrupamento de categorias: Se necessário, as categorias poderão ser agrupadas a critério dos comissários desportivos, conforme previsto no CDA. Da decisão dos comissários nesse sentido, não caberá recurso.

Artigo 16 – Utilização dos sensores da Cronometragem:

- I Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2019.
- 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 VI – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 17 – Treinos Livres: Serão realizados quatro treinos livres de 15 minutos e hum de dez minutos, na sexta-feira que anteceder as provas, em conformidade com a programação constante do regulamento particular de cada evento.

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

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

Artigo 18 – Tomada de tempo de sete minutos: A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação constante do regulamento particular de cada evento.

- I A cronometragem será realizada com a utilização de sensores, obedecendo ao critério previsto no RNK 2019.

- II Na impossibilidade de utilização dos sensores, qualquer que seja o motivo, a cronometragem poderá ser manual ou por célula fotoelétrica. Se isso acontecer, cada piloto efetuará com seu kart, duas voltas completas e cronometradas pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo). Nesse caso, a tomada de tempo será feita com dois pilotos karts utilizando a pista simultaneamente;
- III 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;
- IV Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final do *grid* de largada, através de sorteio;

Artigo 19 – corridas: Serão disputadas duas provas em cada evento. Essas corridas terão o seguinte número de voltas:

- I Cadete – 10 voltas na primeira prova, e 12 voltas na segunda prova;
- II Demais categorias – 18 voltas em cada uma das provas.

Parágrafo único: No evento que eventualmente vir a coincidir com uma competição interestadual, o número de voltas será aquele previsto no regulamento da mesma.

Artigo 20 – Grid de Largada: O *grid* de largada da primeira prova do evento será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na segunda prova, o *grid* de largada terá por base o resultado da primeira prova. Na eventual interrupção de uma prova, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

Parágrafo primeiro: Nas categorias Júnior Menor, Super Sprinter e Fórmula 400, o *grid* da segunda prova do evento terá inversão de posições dos cinco primeiros classificados na primeira prova, ou seja, o piloto que tiver chegado em 5º lugar largará em 1º, o que tiver chegado em 4º lugar largará em 2º, e assim sucessivamente.

Artigo 21 – Largada: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada.

- I Será exigido para o momento da largada, que todo o pelotão, liderado pelo “pole-position”, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida, e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do “pole-position”. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do “grid”, e não poderá estar à frente do “pole-position” em nenhum momento.
- II Se o diretor de prova interromper o procedimento de largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid”, e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.
- III O concorrente que estiver fora de sua posição, a partir da linha vermelha de 110 metros, ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos, com a penalidade de no mínimo dez segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica.
- IV Na volta de apresentação, será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo se for para recuperar sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada.
- V Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá ser penalizado por queima de largada com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova, ou de dez segundos, se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas.
- VI Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada, exceto quando ocorrer o previsto no inciso VII deste artigo.
- VII A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.
- VIII No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa *Time Penalty* (TP) acompanhada do número do kart, indicando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelo Juiz de Largada.

Parágrafo único: As penalidades de *Time Penalty* deverão ser definidas no regulamento geral e/ou regulamento particular de prova de cada competição.

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

Artigo 22 – Pontuação nas provas: A pontuação nas provas será atribuída em conformidade com o disposto a seguir:

I Tabela de pontos:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª à 6ª provas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
7ª à 10ª provas	17	14	12	11	9	8	6	5	3	2

II O piloto que largar na pole-position de sua categoria, na prova primeira prova do evento, receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato. O detentor da *pole-position* será o piloto com a melhor volta da Tomada de Tempo.

III O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria, tanto na primeira, quanto na segunda prova de cada evento, receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato.

Artigo 23 – Premiação em cada evento: Serão premiados com troféus, os cinco pilotos melhor classificados, com base na soma dos pontos das duas provas, previstos no inciso I do artigo 23 deste regulamento.

Parágrafo primeiro: Para efeito da premiação no evento, não serão considerados os pontos de bonificação por *pole-position* e/ou por melhor volta.

Parágrafo segundo: No caso de empate, o melhor resultado será outorgado ao piloto melhor classificado na primeira prova da rodada dupla, exceto para as categorias Mirim Honda e Cadete Honda, que será declarado vencedor, os pilotos com melhor classificação na segunda prova da rodada dupla.

Parágrafo terceiro: O pódio de cada categoria será realizado imediatamente após o término da 2ª prova subsequente de cada rodada dupla, desconsiderada a categoria Super Kart Indoor, com base na somatória de pontos informada pela Cronometragem. Exemplo – O pódio da categoria Super Sprinter acontecerá logo após as atividades das categorias Mirim Honda e Cadete Honda, e daí por diante. O pódio da última categoria do evento será realizado logo após o da penúltima.

Parágrafo quarto: Após o final de cada corrida, haverá um desfile em carro aberto, pela reta principal do kartódromo, com os três primeiros colocados na classificação geral.

Artigo 24 - Classificação final: Serão declarados **Campeões Mineiros de Kart 2019**, em suas respectivas categorias e/ou subcategorias, 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, das três menores pontuações de pista dentre as dez provas da competição.

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

Parágrafo segundo: Eventuais bônus obtidos nas provas cujos resultados poderão vir a ser desprezados, não serão descartados.

Parágrafo terceiro: Poderá ser descartado o resultado de prova em que o piloto tiver sido desclassificado por falta de peso.

Artigo 25 – Desempate: Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das dez provas, 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 prova, 9ª prova, e assim sucessivamente.

Artigo 26 – Premiação Final: Ao final do campeonato, receberão troféus, os campeões e os vice-campeões das categorias e das subcategorias descritas no artigo 3º deste regulamento.

SEÇÃO VI – DAS RECLAMAÇÕES, DOS RECURSOS, E DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 27 – Reclamações e Recursos: As reclamações serão admitidas, desde que em conformidade com o previsto nos Capítulos XVII, XVIII e XIX do Código Desportivo do Automobilismo 2019,

Artigo 28 – 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 29 – Pneus - especificações: Serão do tipo “slick”, da marca MG, e deverão ser adquiridos junto ao Representante MG Pneus em Belo Horizonte, nas seguintes especificações:

- I Categorias Mirim Honda e Cadete Honda – Selo Kadet;
- II Categorias Júnior Menor, Fórmula 400 e Super Sprinter – Selo Vermelho;

Artigo 30 – Sistemática de utilização dos pneus para pilotos das categorias Mirim Honda, Cadete Honda, Júnior Menor, Fórmula 400 e Super Sprinter, adquirentes do pacote completo do campeonato:

Os pilotos que optarem pela participação em todo o campeonato, deverão adquirir na loja do Kartódromo RBC Racing, no primeiro e no terceiro eventos, o jogo de pneu “slick”, que deverá ser entregue pelo fornecedor à Comissão Técnica da FMA, para o sorteio, e lacração e/ou cadastramento, no primeiro dia de cada um dos eventos supracitados. Nesse caso, o procedimento durante todo o campeonato deverá ser conforme descrito a seguir:

- I No 1º evento, os pilotos deverão utilizar o jogo de pneus lacrados e/ou cadastrados, na tomada de tempo, na primeira prova e na segunda prova. Ao final dessas atividades, esses pneus, presos por uma corrente fornecida pela RBC Preparações, devidamente lacrada, deverão ser guardados pelo próprio time do piloto, para utilização no 2º evento.
- II No 2º evento, os times submeterão à aprovação dos comissários técnicos, através da checagem do lacre e/ou dos respectivos códigos de barra, além de outros critérios determinados pela FMA, os pneus usados no 1º evento e os utilizarão na tomada de tempo, na terceira prova e na quarta prova. Esse jogo será liberado para os responsáveis pelos pilotos, após o encerramento prova final.
- III No 3º evento, os pilotos deverão utilizar um novo jogo de pneus novos, devidamente lacrados e/ou cadastrados, na tomada de tempo, na quinta prova e na sexta prova. Ao final dessas atividades, esses pneus, presos por uma corrente fornecida pela RBC Preparações, devidamente lacrada, deverão ser guardados pelo próprio time do piloto, para utilização no 4º evento.
- IV No 4º evento, os times submeterão à aprovação dos comissários técnicos, através da checagem do lacre e/ou dos respectivos códigos de barra, além de outros critérios determinados pela FMA, os pneus usados no 3º evento e os utilizarão na tomada de tempo, na sétima prova e na oitava prova. Esse jogo será liberado para os responsáveis pelos pilotos, após o encerramento da prova final.
- V No 5º evento, os pilotos deverão utilizar um novo jogo de pneus, devidamente lacrados e/ou cadastrados, na tomada de tempo, na nona prova e na décima prova. Ao final dessas atividades, esse jogo será liberado para os responsáveis pelo piloto.

Artigo 31 – Utilização dos pneus para concorrentes das categorias Mirim Honda, Cadete Honda, Júnior Menor, Fórmula 400 e Super Sprinter, inscritos em eventos avulsos: Os pilotos que optarem pela participação de forma avulsa no 2º e/ou no 4º eventos, deverão proceder conforme descrito abaixo:

- I Após utilizarem o jogo de pneus adquirido na loja do Kartódromo RBC Racing, na tomada de tempo e nas duas provas do evento, os pilotos ficarão com sua posse definitiva.
- II Nos karts dos pilotos inscritos na condição descrita no “caput” deste artigo, deverá ser instalado o lastro de 3,0 kg para a tomada de tempo e para as duas provas do evento em que o fato se verificar.
- III Os pilotos adquirentes do pacote completo do campeonato que preferirem utilizar pneus novos nos dois eventos citados no “caput” deste artigo, deverão também proceder conforme descrito no inciso II deste artigo.

Artigo 32 – Pneus para chuva: Os pneus do tipo wet serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova. O jogo vistoriado e aprovado deverá ser utilizado na Tomada de Tempo e nas duas corridas do evento. No caso de haver necessidade, o piloto ou seu representante poderá solicitar a vistoria e a aprovação de um novo jogo de pneus para chuva.

Artigo 33 – Eixos: Não haverá a obrigatoriedade da apresentação da marca do fabricante no eixo.

Artigo 34 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, deverá ser adquirido junto a organização da prova.
- a) Categorias com motores Honda – gasolina
- b) Categorias com motores 125cc – gasolina com óleo Motul 800 para as categorias Júnior Menor, Sprinter, e Super Master, na proporção de 25/1,
- II A quantidade mínima total para as três atividades de cada evento - tomada de tempo e duas provas - será a que consta da tabela a seguir:

CATEGORIA	QUANTIDADE MÍNIMA (LITROS)
MIRIM HONDA E CADETE HONDA	5
JÚNIOR MENOR, JÚNIOR E SUPER SPRINTER	15
FÓRMULA 400 E F400 JÚNIOR	15

- 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 35 – Abastecimento: O responsável pelo kart deverá apresentar o comprovante de pagamento da taxa de combustível ao responsável pelo Parque de Abastecimento, e retirar toda a quantidade de combustível a ser utilizada pelo piloto, em galão individual, devidamente identificado, e proceder ao abastecimento dos karts em seu próprio box.

Parágrafo primeiro: Ao final de cada atividade oficial do evento, a comissão técnica da FMA, com o apoio dos técnicos da RBC, verificará se o combustível consumido pelo kart terá correspondido ao padrão previamente detectado nos recipientes do Kartódromo RBC Racing.

Parágrafo segundo: Se ficar constatado qualquer inconformidade do combustível consumido, com o padrão daquele disponibilizado aos pilotos, o piloto infrator será sumariamente desclassificado da atividade, independentemente de outras sanções previstas no RNK e no CDA.

Artigo 36 – Número de dentes das coroas dos motores: O número de dentes das coroas será o que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	Nº DE DENTES
Cadete Geral	Até 68
Júnior Menor/Júnior	Até 71
Fórmula 400 Júnior	39
Fórmula 400	Até 41
Super Sprinter	Até 76

Parágrafo único: Se na pesagem oficial, um conjunto kart/piloto exceder o peso da categoria em oito kg ou mais, a equipe poderá utilizar coroa com um dente a mais do que o previsto para a categoria.

Artigo 37 – 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.

Artigo 38 – Fixação do para-choque traseiro: que não será permitido uso de abraçadeira plástica para fixação do para-choque traseiro, conforme determina o artigo 32 do RNK 2019, exceto na situação prevista no inciso VIII do artigo 41 do mesmo RNK 2019.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

Artigo 39 – Categorias Mirim Honda e Cadete Honda:

- 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.

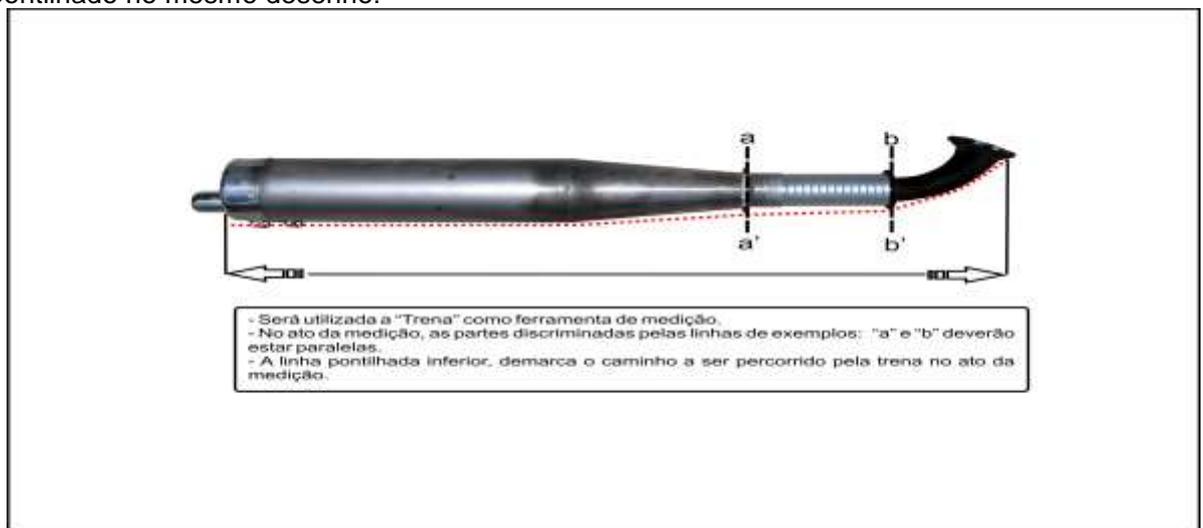
- VII Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável, e com as seguintes características:
- Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estarem 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 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: Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para a categoria do piloto – PCK ou PMK.

Artigo 40 – Categorias Júnior Menor e Júnior:

- I Toda a regulamentação relativa ao motor para a categoria Júnior Menor será aquela prevista no RNK 2019 para a categoria PJK, com coroa de até 71 dentes, escapamento com bocal de saída de 21 ou de 25mm, e pneus do tipo vermelho.
- II O Motor será fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- Coletor de 28,0mm
 - Pirâmide;
 - Pinhão de 10 dentes;
 - Hum carburador modelo R-10, conforme homologação 2013, devidamente lacrado.

Parágrafo único: Fica permitida a utilização dos carburadores dos próprios pilotos, desde com homologação CBA 2013 ou 2019, sem preparação, podendo ser alterada somente a furação interna.

- II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC;
- III Chassis – exclusivamente homologado CBA, conforme RNK 2017 para a categoria PJK.
- IV Escapamento homologado 2013 da marca Spinery cuja medida será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, 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:



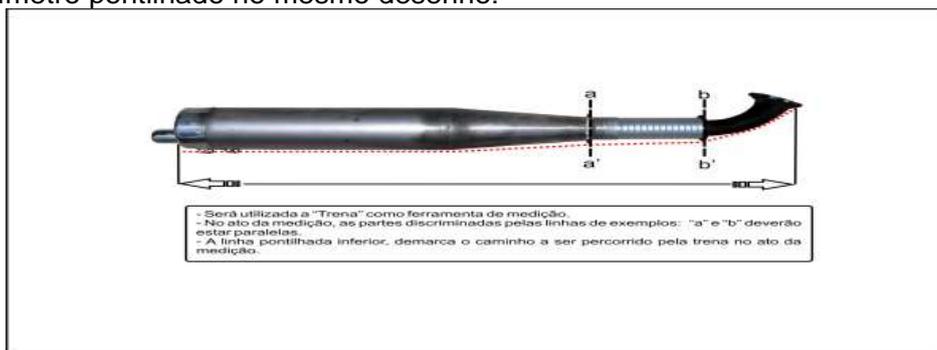
- V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150Kg.
- VI Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para a categoria PJK.

Artigo 41 – Categoria Super Sprinter:

- I Motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2019 para a categoria **PSK B**, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - Mesa;
 - Hum carburador modelo R-10, conforme homologação 2013, devidamente lacrado.

Parágrafo único: Fica permitida a utilização dos carburadores dos próprios pilotos, desde que com homologação CBA 2013 ou 2019, sem preparação, podendo ser alterada somente a furação interna.

- II Filtro – obrigatório o uso do filtro da marca RBC.
- 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 CBA. Os cubos de roda deverão estar em conformidade com o RNK 2014 para a categoria Super Sênior.
- V Abafador: Serão admitidos abafadores de qualquer marca, desde que homologadas pela Confederação Brasileira de Automobilismo.
- VI Escapamento: Deverá ser do próprio piloto, homologado 2013, com bocal de saída de 25mm, da marca Spinery, cuja medida deverá ser de 770,0mm, 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, 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:



- VII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 kg para a categoria.
- VIII Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2019 para as categorias dos pilotos admitidos – PJK, PNK e PGK, PSK B e PSK A.

Artigo 42 – Categorias Fórmula 400 e Fórmula 4 Júnior:

- 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:
- Escapamento;
 - Carburador;
 - Filtro;
 - Vela.
- II Embreagem – RBC homologada;
- III Somente será admitida a utilização da proteção traseira conforme previsto no RNK 2017.
- IV Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- V Escapamento da marca Spinery, cuja medida deverá ser de 660,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no motor (face 2), até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira (face 1), ou seja, todo o perímetro pontilhado no mesmo desenho:



- VI **Peso** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **183kg** para a **Fórmula 400** e **155kg** para a **Fórmula 400 Júnior**.
- VII **Identificação** – placa de fundo na cor branca e número na cor vermelha;

Artigo 43 – Vistorias: Poderão ser vistoriados a qualquer momento do evento, a critério do comissário técnico, quaisquer itens, tais como: número de dentes das coroas e do pinhão, vela, carburador, etc., além das vistorias normais.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 43 – 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, 05 de fevereiro de 2019.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro da FMA

Federação Mineira de Automobilismo