



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

COPA DO MILHO DE KART 2012 – FENAMILHO ESPORTE

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I – REGULAMENTO DESPORTIVO

1 – DA ORGANIZAÇÃO:

1.1 – A Federação Mineira de Automobilismo – FMA fará realizar a **COPA DO MILHO DE KART 2012**, seguindo o disposto no Código Desportivo do Automobilismo – CDA, no Regulamento Nacional de Kart 2012 – RNK 2012, no presente regulamento.

1.2 – As entidades envolvidas no EVENTO, doravante serão assim denominadas:

- a)** Federação Internacional de Automobilismo – **FIA**;
- b)** Confederação Brasileira de Automobilismo – **CBA**;
- c)** Comissão Nacional de Kart – **CNK**
- d)** Federação Mineira de Automobilismo – **FMA** – organização e supervisão;

2 – DA COPA E DAS CATEGORIAS:

2.1 – A copa será realizada em etapa única, em duas baterias.

2.2 – **Data:** 26 e 27 de maio;

2.3 – Local: Kartódromo de Patos de Minas – Patos de Minas;

2.4 – A Copa será disputada nas seguintes categorias, abertas aos pilotos com as cédulas desportivas nacionais abaixo identificadas:

- a)** **Cadete** – PCK;
- b)** **Sprinter** – PJK, PK e PGK;
- c)** **Sênior** – PSK B e PSK A
- d)** **F-400** – PGK, PSK B e PSK A
- e)** **RD 135** – PK, PGK, PSK B e PSK A

3 – DAS NORMAS GERAIS:

3.1 – A disputa dos certames definidos neste regulamento será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2012, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula da ASN dos seus países de origem, válida para 2012.

3.2 – Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada por escrito e de acordo com as disposições contidas no CDA.

3.3 – O regulamento técnico das categorias seguirá as normas descritas neste regulamento.

4 – DA INSCRIÇÃO:

4.1 – As inscrições serão realizadas na secretaria da prova observadas as condições abaixo;

4.2 – Apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2012 para os pilotos brasileiros e do respectivo país para os estrangeiros e pagamento da taxa de inscrição descrita no item 4.3.

4.3 – O valor da inscrição será de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais), exceto para a categoria cadete, cuja taxa será de R\$ 100,00 (cem reais).

4.4 – Ao assinar a Ficha de Inscrição do torneio, o piloto estará ciente de que deverá cumprir fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK 2012, deste regulamento e do Regulamento Particular da Prova – RPP, se comprometendo a não recorrer aos Poderes Públicos de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos Poderes Desportivos, em qualquer hipótese que ocorrer.

5 – NÚMERO MÍNIMO DE PILOTOS NO GRID:

5.2 – Somente será admitida um categoria com um número mínimo de 4 (quatro) pilotos.

5.3 – Poderá ocorrer agrupamento de categorias, a critério dos comissários desportivos.

6 – DO USO DO BOX:

6.1 – Os karts deverão ser levados aos boxes somente por meio de transporte manual ou de carrinhos.

6.2 – É expressamente proibido o tráfego de veículos ou carretas reboque na área dos boxes e parque fechado.

6.3 – É proibido funcionar os motores dos karts no interior dos boxes.

7 – DA MANUTENÇÃO:

7.1 – Constatada avaria técnica durante as atividades de pista, independentemente da sinalização da direção da prova através de bandeira preta com laranja, o piloto deverá proceder conforme estabelecido a seguir.

7.2 – TOMADA de TEMPO – Ao sair da pista, por qualquer motivo, inclusive o término da tomada de tempo, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado para pesagem e, caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que sua equipe o conduza ao Parque Fechado.

7.3 – Será proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo, sob pena de exclusão do piloto infrator.

7.4 – PROVA:

a) Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, sob pena de exclusão do piloto infrator.

b) Ao sair da pista, para reparos, o piloto deverá conduzir seu kart ao Parque de Manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde seu mecânico efetuará o reparo.

c) Caso o piloto não consiga levar o kart até o Parque de Manutenção por seus próprios meios e sem auxílio de terceiros, o kart deverá ser estacionado em local seguro, somente sendo retirado ao final das atividades e levado ao parque fechado.

7.4 – A desobediência às disposições contidas no item 7.1 implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator conforme estabelecido no RNK e CDA, a critério dos comissários.

7.5 – O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado pelo Comissário Técnico.

8 – DA TOMADA de TEMPO:

8.1 – Observadas as disposições contidas no Art. 10 do CNK, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de treino classificatório com duração de 7 (sete) minutos, com participação de todos os inscritos na categoria ou no grupo de categorias.

8.2 – A definição do Grid de largada obedecerá aos seguintes critérios:

a) A formação dos conjuntos piloto/kart, iniciada pelo pole-position, obedecerá à sequência dos melhores tempos de todos os conjuntos que não tiverem irregularidades na tomada de tempo.

b) Em seguida, serão alinhados os conjuntos piloto/kart que não tiverem se apresentado para a tomada de tempo, que serão posicionados por sorteio, na parte final do grid de largada.

9.3 – Aos pilotos retardatários não será permitido participar da Tomada de Tempo.

9 – DA UTILIZAÇÃO dos SENSORES da CRONOMETRAGEM:

9.1 – 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. O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que pagar o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

9.2 – Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2012.

10 – DOS AUXILIARES de PISTA:

10.1 – Durante a prova permanecerá na pista, somente, um auxiliar de cada piloto, devidamente identificado por credencial fornecida pela organização da prova, que deverá permanecer em local definido pela mesma, para ajudar qualquer piloto, quando autorizado pela direção de prova.

10.2 – O piloto será responsável pelas atitudes de seus auxiliares, podendo tais atitudes resultarem na sua punição com advertência, multa, exclusão ou desclassificação da prova.

11 – DAS CORRIDAS e FORMAÇÃO do GRID de LARGADA:

A COPA DO MILHO DE KART 2012 será disputada em duas baterias, com o número de voltas abaixo:

11.1 – Cadete – 15 voltas;

11.2 – Sprinter, Sênior, F400 e RD135 – 21 voltas.

12 – DA LARGADA:

Na largada os karts serão dispostos 2 a 2, para a saída lançada, observadas as disposições contidas e especificadas no CNK.

13 – DA VISTORIA TÉCNICA:

13.1 – Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados e vistoriados.

13.2 – Os itens que serão vistoriados ficarão ao critério do Comissário Técnico, e os karts ficarão retidos no Parque Fechado, até a sua liberação.

14 – DA CLASSIFICAÇÃO E DA PREMIAÇÃO:

14.1 – A pontuação por bateria obedecerá ao disposto na tabela abaixo:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Pontos	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

14.2 – Será declarado **CAMPEÃO** da **COPA DO MILHO DE KART 2012 – FENAMILHO ESPORTE**, na sua respectiva categoria, o piloto que somar mais pontos ao final das duas baterias.

14.3 – No caso de empate entre dois pilotos, o melhor resultado será definido em favor daquele que tiver alcançado o melhor resultado na segunda bateria.

15.4 – Serão entregues troféus aos **três** primeiros melhores colocados na somatória dos resultados das duas baterias, por categoria.

15 – DAS RESPONSABILIDADES:

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA de AUTOMOBILISMO, a FMA e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal (is).

16 – DOS CASOS OMISSOS:

Os casos omissos serão analisados e julgados pelos comissários desportivos com base nas disposições contidas no Regulamento Nacional de Kart – 2012 e no Código Desportivo do Automobilismo.

CAPÍTULO II - REGULAMENTO TÉCNICO

17 – DOS PNEUS:

17.1 – Para todas as categorias, exceto Cadete, os pneus deverão ser de composto duro, da marca MG, selo vermelho.

17.2 – Na categoria Cadete deverão ser utilizados pneus da marca MG, selo Kadett.

17.3 – Os pneus de chuva serão livres, desde que de fabricação nacional e homologados pela CBA.

17.4 – Somente poderão ser utilizados para a tomada de tempos e Provas, pneus vistoriados e aprovados pelo comissário técnico.

18 – DO ABASTECIMENTO:

18.1 – Todos os competidores utilizarão seu próprio combustível, que estará sujeito à análise do Comissário Técnico, e a exames posteriores de laboratório especializado.

18.2 – Os karts serão abastecidos antes da tomada de tempos, e poderão ser reabastecidos para a 1ª e para a 2ª bateria.

19 – DO PESO e DO LASTRO:

19.1 – O peso mínimo considerado será o do conjunto kart/piloto, devendo o piloto estar trajando a indumentária completa, não sendo admitidos acessórios ou peças que tenham caído do kart.

19.2 – O peso mínimo do conjunto kart/piloto será o que consta abaixo:

- a) Cadete – 106 kg;
- b) Sprinter – 155 kg;
- c) Sênior – 170 kg;
- d) F-400 – 186kg;
- e) RD – 175 kg;

20 – DA CATEGORIA CADETE:

20.1 – O motor será o Honda GX-160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange com medida de referência **17,00 mm**, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de **20** dentes centrifuga, mesa e filtro.

20.2 – O número máximo de dentes da coroa será 65.

20.3 – O chassi deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

21 – DA CATEGORIA SPRINTER:

21.1 – Todos os motores 125cc refrigerados a água com homologação CNK/CBA 2012, a gasolina, com pinhão de **10** dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange com até **28,0 mm**, pirâmide com palheta e ignição sem centralina. O motor deverá estar em conformidade com o **Artigo 52** do RNK 2012.

21.2 – Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2012 com medida máxima de venturi **24,0 mm** por **28,0 mm**, conforme RNK 2012.

21.3 – O número máximo de dentes da coroa será 76.

21.4 – Será obrigatório o uso do silenciador/abafador da marca Roma, disponibilizado pela organização do evento, para locação ou venda.

21.5 – O chassi deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

22 – DA CATEGORIA SÊNIOR:

22.1 – Todos os motores 125cc refrigerados a água com homologação CNK/CBA 2012, a gasolina, com pinhão de **10** dentes, coletor de escapamento, escapamento, flange até **28,0 mm**, pirâmide com palheta, ignição sem centralina. O motor deverá estar em conformidade com o **Artigo 53** do RNK 2012.

22.2 – Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2012 com medida máxima de venturi **24,0 mm** por **28,0 mm**, conforme RNK 2012.

22.3 – O número máximo de dentes da coroa será 76.

22.4 – Será obrigatório o uso do silenciador/abafador da marca Roma, disponibilizado pela organização do evento, para locação ou venda.

22.5 – O chassi deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

23 – DA CATEGORIA F-400:

23.1 – O motor será Honda GX-390.

23.2 – A embreagem será fornecida pelo piloto e deverá ser **original e sem retrabalho** e com **patins de ferro**, sendo proibida a utilização de outro tipo de embreagem.

23.3 – O número máximo de dentes da coroa será definido pelos comissários, antes do treino de aquecimento do dia 26 de maio.

23.4 – O chassi deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

24 – DA CATEGORIA RD 135:

24.1 – Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico;

24.2 – 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;

24.3 – 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;

24.4 – Carburador:

- 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;

24.5 – 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) Selettra analógica (P 3356 – E);
- d) Original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc;
- e) Italsystem;

24.6 – 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;

24.7 – 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;

24.8 – Permitido o reparo dos pinos do platô, desde que observadas as medidas originais;

24.9 – Permitido o uso de no máximo cinco separadores e seis discos de embreagem, podendo esses separadores ser jateados;

24.10 – 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;

24.11 – 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;

24.12 – Rolamentos - nacionais ou importados, devendo neles constar a marca do fabricante e o modelo;

24.13 – Filtro de ar: obrigatório o uso do modelo “inlet silencer” (para kart), com o respectivo apoio;

24.14 – 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;

24.15 – 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;

24.16 – Acessórios: fica liberado o uso de contágiros, marcador de temperatura e telemetria;

24.17 – Combustível: álcool etílico com óleo de rícino, na proporção 1:30;

24.18 – Identificação: placa verde com número preto;

25 – DISPOSIÇÕES GERAIS:

Todas as permissões que não forem explicitadas neste Regulamento estão terminantemente proibidas, sob pena de exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

26 – 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, 09 de maio de 2012.

**Conselho Técnico Desportivo Mineiro da
Federação Mineira de Automobilismo**