



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 PATROCINENSE DE KART 2012

## REGULAMENTO GERAL

### CAPÍTULO I – REGULAMENTO DESPORTIVO

#### 1 – DA ORGANIZAÇÃO:

**1.1 – A Federação Mineira de Automobilismo – FMA e o Kart Clube Patrocínio – KCP farão realizar a COPA PATROCINENSE 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** – supervisão;
- e) Kart Clube Patrocínio – **KCP** – organização.

#### 2 – DA COPA E DAS CATEGORIAS:

**2.1 – Calendário** – A copa será realizada em três etapas, conforme calendário a seguir, sendo cada uma com duas baterias.

2.1.1 – 1ª etapa – 15 e 16 de setembro;

2.1.2 – 2ª etapa – 20 e 21 de outubro;

2.1.2 – 3ª etapa – 10 e 11 de novembro.

**2.3 – Local:** Kartódromo Felipe Massa – Patrocínio;

**2.4 – A Copa será disputada nas seguintes categorias, abertas aos competidores portadores das cédulas desportivas nacionais abaixo identificadas:**

- a) **Mirim** – PMK;
- b) **Cadete** – PCK;
- c) **F-400** – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- d) **V4** – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- e) **Speed Master** – PSK B e PSK A, com idade superior a 30 anos completos;
- f) **Speed** – PJK, e PK, PGK, PSK B e PSK A, com 13 a 29 anos completos;
- g) **Sprinter** – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- h) **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 competidores 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 competidores 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\$ 160,00 (cento e sessenta reais), exceto para as categorias mirim e cadete, cujas taxas serão de R\$ 130,00 (cento e trinta reais).

**4.4** – Ao assinar a Ficha de Inscrição do torneio, o competidor 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 COMPETIDORES NO GRID:**

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

**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 competidor 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 competidor 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.

**7.2.1** – Será proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo, sob pena de exclusão do competidor infrator.

### **7.3 – Prova:**

**7.3.1** – Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, sob pena de exclusão do competidor infrator.

**7.3.2** – Ao sair da pista, para reparos, o competidor 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.

**7.3.3** – Caso o competidor 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 competidor 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 10 (dez) 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:

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

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

**8.3** – Aos competidores 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 competidor 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 somente poderá permanecer na pista, um auxiliar de cada competidor, devidamente identificado por credencial fornecida pela organização da prova, que deverá permanecer em local definido pela mesma, para ajudar qualquer competidor, quando autorizado pela direção de prova.

**10.2** – O competidor 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:**

As etapas da COPA PATROCINENSE DE KART 2012 serão disputadas em uma corrida única, com o número de voltas abaixo:

**11.1** – Mirim e Cadete – 15 voltas;

**11.2** – Demais categorias – 20 voltas.

## 12 – DA LARGADA:

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

## 13 – DA VISTORIA TÉCNICA:

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

**13.2** – Os karts e os itens a serem vistoriados ficarão ao critério do Comissário Técnico, e os karts ficarão retidos no Parque Fechado, até que sejam liberados pelo oficial FMA.

## 14 – DA CLASSIFICAÇÃO E DA PREMIAÇÃO:

**14.1** – A pontuação em cada etapa 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 PATROCINENSE DE KART 2012**, na sua respectiva categoria, o competidor que somar mais pontos ao final das três corridas da competição, sem aplicação do critério de descarte.

**14.3** – No caso de empate entre dois competidores, o melhor resultado será definido em favor daquele que tiver alcançado o melhor resultado na terceira etapa.

**14.4** – Se o empate persistir, o melhor resultado será definido em favor daquele competidor com a melhor colocação na segunda etapa.

**14.5** – Serão entregues troféus aos **cinco** primeiros melhores colocados em cada uma das três etapas, por categoria;

**14.6** – Serão premiados com troféus o campeão e o vice-campeão da **COPA PATROCINENSE DE KART 2012** ao final das seis baterias das três etapas;

**14.7** – Além dos troféus, o Kart Clube Patrocínio oferecerá os prêmios discriminados no anexo I a este regulamento, respeitadas as condições nele previstas.

## 15 – DAS RESPONSABILIDADES:

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA de AUTOMOBILISMO, a FMA, o KCP 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 Mirim e Cadete, os pneus deverão ser de composto duro, da marca MG, selo vermelho.

**17.2** – Nas categorias Mirim e 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 tempo, antes da corrida de cada etapa.

### 19 – DO PESO e DO LASTRO:

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

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

a) **Mirim** – 100kg;

b) **Cadete** – 106 kg;

c) **F-400** – 186kg;

d) **V4** – 160kg;

d) **Speed Master** – 170 kg;

f) **Speed** – 170 kg;

g) **Sprinter** – 170 kg;

h) **RD 135** – 175 kg;

### 20 – DAS CATEGORIAS MIRIM E 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 **12,00 mm** para a categoria Mirim e **17,00mm** para a categoria cadete, 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 F-400:

**21.1** – O motor será Honda GX-390.

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

**21.3** – O número máximo de dentes da coroa será definido pelos comissários, antes do treino de aquecimento do dia 15 de setembro.

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

## **22 – DA CATEGORIA V4:**

**22.1** – Motor: Motores modelo Riomar V4 homologado, com preparação livre;

**22.2** – Carburador: Será permitido o uso de dois carburadores com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm ou um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm.

**22.3** – Coroa: Livre.

**22.4** – Pinhão: Livre.

**22.5** – Pirâmide: Livre, sem adição de material;

**22.6** – Chassi: Homologado, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico.

## **23 – DAS CATEGORIAS SPEED MASTER E SPEED:**

**23.1** – 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.

**23.2** – 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.

**23.3** – O número máximo de dentes da coroa será 77.

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

## **24 – DA CATEGORIA SPRINTER:**

**24.1** – Motores 125cc refrigerados a ar, com homologados CBA, marca Parilla, PCR e outros, exceto V4, a gasolina ou a álcool, 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.

**24.2** – 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.

**24.3** – O número máximo de dentes da coroa será 77.

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

## **25 – DA CATEGORIA RD 135:**

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

**25.2** – 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;

**25.3** – 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;

**25.4 – Carburação:**

- a) Permitido o uso de dois carburadores 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, ou um carburador de 28,0mm; 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;

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

**25.6 – 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;

**25.7 – 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;

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

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

**25.10 –** 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;

**25.11 –** 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;

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

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

**25.14 –** 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;

#### **25.15 – 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 competidor;
  - Proibida a utilização de arames;
- b) Abafador:
  - Não será 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;

**25.16 – Acessórios:** fica liberado o uso de contagiros, marcador de temperatura e telemetria;

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

**25.18 – Identificação:** placa verde com número preto;

#### **26 – DISPOSIÇÕES GERAIS:**

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

#### **27 – 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, 06 de setembro de 2012.

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