



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

V COPA TRIÂNGULO DE KART - 2013

ADENDO 01 AO

REGULAMENTO GERAL

(NOVA REDAÇÃO)

CAPÍTULO I – REGULAMENTO DESPORTIVO

I – DA ORGANIZAÇÃO:

1.1 – A Federação Mineira de Automobilismo – FMA, o Kart Clube Patrocínio – KCP e o Automóvel Clube de Uberlândia – ACdU, farão realizar a V COPA TRIANGULO DE KART - 2013, seguindo o disposto no Código Desportivo do Automobilismo – CDA, no Regulamento Nacional de Kart 2013 – RNK 2013, 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;
- e) Kart Clube Patrocínio – KCP – organização;
- f) Automóvel Clube de Uberlândia – ACdU - organização.

2 – DA COPA E DAS CATEGORIAS:

2.1 – Calendário – A copa será realizada em seis etapas, conforme calendário a seguir:

2.1.1 – 1ª e 2ª etapas – 18 e 19 de maio – Kartódromo Sérgio Ricardo Ribeiro – Patos de Minas;

2.1.2 – 3ª e 4ª etapas – 31 de agosto e 01 de setembro – Local a ser informado - Uberlândia;

2.1.3 – 5ª e 6ª etapas – 26 e 27 de outubro – Kartódromo Felipe Massa - Patrocínio;

2.2 – A Copa será disputada nas seguintes categorias, abertas aos pilotos portadores das cédulas desportivas nacionais abaixo identificadas:

- a) Mirim/Cadete – PMK e PCK;
- b) F-400 – PJK, PK, PGK, PSK B e PSK A;
- c) F-400 Clube – PJK, PK, PGK, PSK B e PSK A - idade até 30 anos completos;
- d) V4 – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- e) Speed Master – PK, PGK, PSK B e PSK A, com idade acima de 31 anos completos;
- f) Speed – PJK, PK, PGK, PSK B e PSK A, com idade até 30 anos completos;
- g) 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 2013, e a quaisquer pilotos estrangeiros portadores da cédula da ASN dos seus países de origem, válida para 2013.

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 deverão ser realizadas na secretaria da prova observadas as condições abaixo;

4.2 – Apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2013 para os pilotos brasileiros e do respectivo país para os estrangeiros, pagamento da taxa de inscrição descrita no item 4.3, e mais o valor do combustível, a ser fornecido pela organização de cada rodada dupla.

4.3 – Os valores das taxas de inscrição para cada rodada dupla serão:

4.3.1 – Categorias Mirim/Cadete, V4 e RD 135 – R\$ 150,00 (Cento e cinquenta reais);

4.3.2 – Categorias F400 e F400 Clube – R\$ 200,00 (Duzentos reais);

4.3.3 – Demais categorias – R\$ 250,00 (Duzentos e cinquenta reais).

4.4 – Ao assinar a Ficha de Inscrição da Copa, o piloto estará ciente de que deverá cumprir fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, do Regulamento Nacional de Kart – RNK 2013, 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:

5.1 – Somente será admitida uma categoria com um número mínimo de quatro pilotos.

5.2 – 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 na área dos boxes ou ainda em seu interior.

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.

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

7.3 – Prova:

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

7.3.2 – 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.

7.3.3 – 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 11.1 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 RNK, 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 piloto/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 piloto/kart que não tiverem se apresentado para a tomada de tempo, que serão posicionados por sorteio, na parte final do grid de largada.

8.2.3 – O Grid da segunda, quarta e sexta etapas será o resultado da primeira, terceira e quinta etapas respectivamente, com a inversão do posicionamento para a largada, dos seis primeiros colocados.

8.3 – 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 2013.

10 – DOS AUXILIARES de PISTA:

10.1 – Durante a prova somente poderá permanecer na pista, 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:

As etapas da **V COPA TRIANGULO DE KART - 2013** serão disputadas em uma bateria 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 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	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Pontos	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

14.2 – Será declarado **CAMPEÃO** da **V COPA TRIANGULO DE KART - 2013**, na sua respectiva categoria, o piloto que somar mais pontos ao final das seis corridas da competição, sem aplicação do critério de descarte.

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

14.4 – Se o empate persistir, o melhor resultado será definido em favor daquele piloto com a melhor colocação na quinta etapa, quarta etapa, e assim sucessivamente;

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

14.6 – Serão premiados com troféus o campeão e o vice-campeão da **V COPA TRIANGULO DE KART - 2013** ao final das seis etapas;

15 – DAS RESPONSABILIDADES:

A CBA, a FMA, o KCP o ACU 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 – 2013 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 pilotos utilizarão exclusivamente o combustível fornecido pela organização, 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, sendo lacrados de acordo com o comissário técnico, sendo que qualquer violação dos lacres implicará na desclassificação sumária do piloto.

18.3 – As quantidades para cada kart serão as que constam da tabela abaixo:

CATEGORIA	ATIVIDADE	TOMADA DE TEMPO	CORRIDA
Mirim/Cadete		2 litros	3 litros
Fórmula 400/Fórmula 400 Clube		5 litros	7 litros
Demais categorias		5 litros	7 litros

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/competidor será o que consta abaixo:

19.2.1 – **Mirim** – 100kg;

19.2.2 - **Cadete** – 106 kg;

19.2.3 - **F-400** – 183kg;

19.2.4 - **F-400 CLUBE** – 181kg;

19.2.5 - **V4** – 155kg;

19.2.6 - **Speed Master** – 170 kg;

19.2.7 - **Speed** – 165 kg;

19.2.8 - **RD 135** – 170 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 de 41.

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

22 – DA CATEGORIA F-400 CLUBE:

- 22.1** – O motor será o Branco B4T – 15.0H, bronzinado, sem preparação, lacrado e fornecido pelo KCP sendo entregue aos participantes através de sorteio.
- 22.2** – A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.
- 22.3** – 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.
- 22.4** – O número máximo de dentes da coroa será de 41.
- 22.5** – O chassi deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.

23 – DA CATEGORIA V4:

- 23.1** – Motor: Motores modelo Riomar V4 homologado, com preparação livre;
- 23.2** – Carburização: 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.
- 23.3** – Coroa: Livre.
- 23.4** – Pinhão: Livre.
- 23.5** – Pirâmide: Livre, sem adição de material;
- 23.6** – Chassi: Homologado, vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico.

24 – DAS CATEGORIAS SPEED MASTER E SPEED:

- 24.1** – Todos os motores 125cc refrigerados a água com homologação CNK/CBA 2013, 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 2013.
- 24.2** – Será permitido o uso de somente um carburador nacional homologado 2013 com medida máxima de venturi **24,0 mm** por **28,0 mm**, conforme RNK 2013.
- 24.3** – O número máximo de dentes da coroa será **77**.
- 24.4** – 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;
- 25.3.1** – Preparação interna livre;
- 25.3.2** – Proibido acréscimo de material;
- 25.3.3** – Permitido o fechamento dos furos e o retrabalho do virabrequim;
- 25.3.4** - Biela original YAMAHA; na hipótese de qualquer retrabalho, a marca YAMAHA deverá ser mantida;
- 25.3.5** - Pistão de marca livre;
- 25.3.6** - Proibido o uso de pistão em fibra de carbono;
- 25.3.7** - Diâmetro máximo do pistão: 59,9mm; curso: 50mm.

25.4 – Carburacao:

25.1 – 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;

25.4.2 – Pirâmide original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc, podendo ser retrabalhada, e permitida a retirada do limitador;

25.4.3 – 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:

25.5.1 – Motoplat analógica;

25.5.2 – PVL analógica (bobina 105458);

25.4.3 – Seletra analógica (P 3356 – E);

25.5.4 - Original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc;

25.5.5 – 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:

25.7.1 – Pinhão – obrigatório o uso de pinhão com passo original, de 13 a 17 dentes;

25.7.2 – Coroa - Livre;

25.7.3 – 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:

25.14.1 – NGK B8 ES – NGK B8 EGV;

25.14.2 – NGK B9 ES – NGK B9 EGV;

25.14.3 – NGK B10 EGV;

25.14.4 - NIPODENSO W3I ESZU;

25.14.5 – BOSCH W 07 CS – BOSCH W 08 CS.

25.15– Sistema de Escapamento:

25.15.1 - Características;

25.15.1.1- Cano de livre procedência;

25.15.1.2 - Escapamento obrigatoriamente fixado no motor através de um sistema seguro que absorva vibrações;

25.15.1.3 - 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;

25.15.1.4 - Proibida a utilização de arames;

25.15.2 - Abafador:

25.15.2.1- Não será obrigatório, sendo livre sua marca ou modelo, no caso da sua utilização;

25.15.2.2 - Deverá ser apoiado num suporte rigidamente fixado no pára-choque traseiro, e preso por meio de molas;

25.15.2.2- Se o abafador for incorporado ao cano da descarga (soldado), o suporte será dispensado;

25.15.3 – Aprovação:

25.15.3.1 - 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 conta-giros, 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;

25.19 – Identificação – placa de fundo na cor verde e número na cor preta;

26 – DISPOSIÇÕES GERAIS:

Todas as permissões que não forem explicitadas neste Regulamento estão terminantemente proibidas, sob pena de exclusão ou desclassificação do piloto 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, 03 de maio de 2013.

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

Kart Clube Patrocínio – KCP

Automóvel Clube de Uberlândia - ACdU