

COPA TRIÂNGULO DE KART – 2015

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I – DO REGULAMENTO DESPORTIVO

Artigo 1º - DA ORGANIZAÇÃO: O Clube Caça e Pesca Itororó de Uberlândia – CCPIU e o KCP – Kart Clube Patrocínio farão realizar a **COPA TRIANGULO DE KART - 2015**, seguindo o disposto no **Código Desportivo do Automobilismo 2015 – CDA 2015**, no **Regulamento Nacional de Kart 2015 – RNK 2015**, e no presente regulamento.

Artigo 2º – DAS ENTIDADES: As entidades envolvidas nos eventos são:

- I Federação Internacional de Automobilismo – FIA;
- II Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA;
- III Comissão Nacional de Kart – CNK;
- IV Federação Mineira de Automobilismo – FMA – supervisão;
- V Clube Caça e Pesca Itororó de Uberlândia - CCPIU e Kart Clube Patrocínio – KCP – organização.

Artigo 3º – DAS CATEGORIAS: A Copa será disputada nas seguintes categorias, abertas aos pilotos portadores das cédulas esportivas nacionais CBA abaixo identificadas:

- I SPEED 125 – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- II FÓRMULA 400 – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- III RD 135 – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- IV KTT 125 COM PARTIDA – PK, PGK, PSK B e PSK A;
- V PARILLA COM PARTIDA – PK, PGK, PSK B e PSK A.

Artigo 4º - DO CALENDÁRIO – A copa será realizada em oito eventos, conforme calendário a seguir:

- I 1º evento – 1ª prova – 28 e 29 de março – Patrocínio;
- II 2º evento – 2ª prova – 05 e 26 de abril – Uberlândia;
- III 3º evento – 3ª prova – 30 de maio e 31 de maio – Patrocínio;
- IV 4º evento – 4ª prova – 13 e 14 de junho – Patrocínio;
- V 5º evento – 5ª prova – 29 e 30 de agosto – Uberlândia;
- VI 6º evento – 6ª prova – 19 e 20 de setembro – Uberlândia;
- VII 7º evento – 7ª e 8ª provas – 17 e 18 de outubro – Patrocínio;
- VIII 8º evento – 9ª e 10ª provas – 21 e 22 de novembro - Uberlândia

Artigo 5º – DAS NORMAS GERAIS:

- I A disputa do certame nas categorias definidas neste regulamento será aberta a todos os kartistas portadores da Cédula Desportiva Nacional CBA válida para 2015, e a quaisquer competidores estrangeiros portadores da cédula da ASN dos seus países de origem, válida para 2015.
- II Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada por escrito e de acordo com as disposições contidas no CDA.
- III O regulamento técnico das categorias seguirá as normas descritas no RNK 2015 e neste regulamento.

Artigo 6º – DA INSCRIÇÃO: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria da prova, observadas as condições abaixo:

- I Apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2015 para os competidores brasileiros e do respectivo país para os estrangeiros e pagamento da taxa de inscrição descrita no item 4.3
- II O valor da inscrição será de R\$ 250,00 (reais), exceto para a categoria KTT 125 COM PARTIDA, cuja taxa será de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).
- III Ao assinar a Ficha de Inscrição nos eventos da Copa Triângulo de Kart – 2015, o piloto estará ciente de que deverá cumprir fielmente todos os termos do Código Desportivo do Automobilismo – CDA 2015, do Regulamento Nacional de Kart – RNK 2015, deste regulamento e do Regulamento Particular da Prova – RPP, e se comprometerá a não recorrer aos Poderes Públicos de qualquer decisão tomada, mas unicamente aos Poderes Desportivos, em qualquer hipótese ocorrente.
- IV No primeiro dia de atividades de cada evento, somente poderão ingressar na pista para os treinos livre, o piloto que estiver devidamente inscrito, e com sua situação regularizada junto à secretaria.

Artigo 7º – DO NÚMERO MÍNIMO DE COMPETIDORES NO GRID:

- I Somente será admitida uma categoria com um número mínimo de quatro pilotos.
- II Poderá ocorrer agrupamento de categorias, a critério dos comissários desportivos.

Artigo 8º – DO USO DO BOX:

- I Os karts deverão ser levados aos boxes somente por meio de transporte manual ou de carrinhos.
- II Fica expressamente proibido o tráfego de veículos ou carretas reboque na área dos boxes e parque fechado.
- III Fica proibido fazer funcionar os motores dos karts no interior dos boxes.

Artigo 9º – DA MANUTENÇÃO: Constatada uma avaria técnica durante as atividades de pista, independentemente da sinalização da direção da prova através de bandeira preta com disco laranja, o piloto deverá proceder conforme estabelecido a seguir:

- I Tomada de Tempo – Ao sair da pista, por qualquer motivo, inclusive no término dessa atividade, 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.

Parágrafo único: Será proibida qualquer manutenção durante a Tomada de Tempo, sob pena de exclusão do competidor infrator.

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

Parágrafo primeiro: 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.

Parágrafo segundo: 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.

Parágrafo terceiro: A desobediência às disposições contidas no caput deste artigo implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme estabelecido no RNK e CDA, a critério dos comissários.

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

Artigo 10 – DA TOMADA de TEMPO: Observadas as disposições contidas no Art. 10 do RNK 2015, a Tomada de Tempo será realizada em uma sessão única de treino classificatório com duração de dez minutos, com participação de todos os inscritos na categoria ou no(s) grupo(s) de categorias. A definição do Grid de largada obedecerá aos seguintes critérios:

- I 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.
- II 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.
- III Aos competidores retardatários não será permitido participar da Tomada de Tempo.

Artigo 11 – DA UTILIZAÇÃO dos SENSORES da CRONOMETRAGEM: 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).

Parágrafo único: Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2015.

Artigo 12 – DOS AUXILIARES de PISTA: Durante a prova somente poderá permanecer na pista, um auxiliar de cada competidor, devidamente identificado por credencial fornecida pela organização da prova. Esse auxiliar deverá permanecer em local definido pela organização, para ajudar qualquer piloto, quando autorizado pela direção de prova.

Parágrafo único: O piloto será responsável pelos atos e atitudes de seus auxiliares, e estará sujeito às penalidades de advertência, multa, exclusão ou desclassificação da prova, em decorrência dos mesmos.

Artigo 13 – DAS CORRIDAS e FORMAÇÃO do GRID de LARGADA: Os eventos da COPA TRIÂNGULO DE KART - 2015 serão disputados conformidade com o disposto abaixo:

- I 1º ao 6º eventos – uma prova em duas baterias de 12 voltas para as categorias **Speed 125, Parilla com Partida e RD135**, e 14 voltas para a **Fórmula 400**, e uma bateria de 14 voltas para categoria **KTT 125 com Partida**;
- II 7º e 8º eventos – duas provas com duas baterias de 12 voltas para as categorias **Speed 125, Parilla com Partida e RD135**, e 14 voltas para a **Fórmula 400**, sendo duas no sábado e duas no domingo, e duas baterias de 14 voltas para a categoria **KTT 125 com Partida** sendo também uma no sábado e uma no domingo.
- III O grid de largada da primeira bateria de cada evento será montado com base no resultado da Tomada de Tempo do mesmo. Nas demais provas, incluindo as do 7º e do 8º evento, a largada será de acordo com a ordem de chegada da primeira bateria.

Artigo 14 – DA LARGADA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois, para a saída lançada, observadas as disposições contidas e especificadas no RNK.

Artigo 15 – DA VISTORIA TÉCNICA: Ao término da tomada de tempo e das provas, todos os karts serão pesados e devidamente vistoriados.

Parágrafo único: 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.

Artigo 16 – DA CLASSIFICAÇÃO NOS EVENTOS, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO: A pontuação em cada uma das dez provas obedecerá ao disposto na tabela abaixo:

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

- I O vencedor de cada prova será o piloto com a maior soma de pontos alcançada na(s) bateria(s) de cada evento, apurada com base na tabela constante do caput deste artigo.
- Parágrafo primeiro: Em caso de empate na soma dos pontos das baterias, na 1ª à 6ª provas, será declarado vencedor, o piloto melhor classificado na segunda bateria.
- Parágrafo segundo: No 7º e 8º eventos, o critério será o mesmo do parágrafo anterior, sendo duas baterias para cada uma das quatro provas descritas no artigoº deste regulamento, menos para a categoria KTT 125 com partida, para a qual, cada uma das duas baterias resultará nos pontos de uma prova.
- II A tabela de classificação na copa será elaborada com base nos os pontos da mesma tabela, nas dez provas, após a apuração dos resultados de cada uma delas, conforme previsto no inciso I deste artigo.
- III Será declarado **CAMPEÃO** da **COPA TRIÂNGULO DE KART – 2015**, na sua respectiva categoria, o piloto que somar mais pontos ao final das dez provas, com a aplicação do descarte dos pontos relativos aos dois eventos de menor pontuação do piloto;
- Parágrafo único: A não participação em uma prova também poderá ser utilizada como descarte zero.
- IV No caso de empate entre dois pilotos, o melhor resultado será definido em favor daquele piloto que tiver maior quantidade de melhores posições nas tomadas de tempo.
- V Se o empate persistir, o melhor resultado será definido em favor daquele piloto com a melhor colocação no primeiro evento.
- VI Serão entregues troféus aos cinco primeiros melhores colocados em cada categoria, em cada evento.
- Parágrafo único: No 9º e no 10º eventos, serão duas premiações, com o mesmo sistema de apuração e desempate definidos neste inciso.
- VII Ao final da competição serão premiados com troféus, o campeão e o vice-campeão da **COPA TRIÂNGULO DE KART – 2015**.

Artigo 17 – DAS RESPONSABILIDADES: A CBA, 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).

Artigo 18 – DOS CASOS OMISSOS: Os casos omissos serão analisados e julgados pelos comissários desportivos com base nas disposições contidas no Regulamento Nacional de Kart – 2015 e no Código Desportivo do Automobilismo.

CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 19 – PNEUS: O piloto ou seu representante deverá adquirir junto à organização do evento, um jogo de pneus novos selo vermelho da marca MG ou da marca SPEED, para cada evento, podendo ser trocado, por defeito, furo ou segurança, até um pneu dianteiro ou traseiro, mediante aprovação do comissário técnico. Os pneus deverão ser previamente lacrados pelo comissário técnico de cada evento.

Parágrafo único: Os pneus de chuva serão livres, desde que aprovados pelo comissário técnico da prova.

Artigo 20 – COMBUSTÍVEL: Para as categorias SPEED 125 e KTT 125 COM PARTIDA, o combustível deverá ser utilizada a mistura de gasolina comum com óleo Motul, na proporção de 1/25. Na categoria FÓRMULA 400, deverá ser utilizado como combustível, a Gasolina pura. Nas categorias RD135 e PARILLA COM PARTIDA, o combustível será livre.

Parágrafo primeiro: O combustível para a SPEED 125, KTT 125 COM PARTIDA e FÓRMULA 400 deverá ser adquirido junto à organização de cada evento, conforme indicado no regulamento específico de cada categoria.

Parágrafo único: 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 21 - ACESSÓRIOS: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

Arrigo 22 – CATEGORIA SPEED 125: Serão de conformidade com a categoria PSK A do RNK 2015, exceto para os aspectos a seguir indicados:

- I Chassi – Deverá ser homologado e aprovado pelo comissário técnico.
- II Carenagem – Deverá ser homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico.
- III Motor – Deverá ser utilizado o motor homologado 125cc refrigerado a água, com sistema de ignição, original de fábrica, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Preparação de acordo com RNK
- IV Carburador – Será permitido o uso de apenas um carburador de fabricação nacional, marca e preparação livre, devendo ser respeitadas as medidas de 28,0x24,0mm.
- V Ignição – Ignição original do próprio motor, sem retrabalho.
- VI Flange e Pirâmide – A flange, com medida de 28,0mm, e a pirâmide, deverão ser as originais do motor. Deverão ainda apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderão ocasionar entradas de ar.
- VII Palhetas – Será liberado o uso de qualquer espessura, desde que seja específica para o modelo de motor regulamentado para a categoria.
- VIII Velas – Não poderão apresentar trabalho. Será liberado o uso das marcas e modelos: NGK B8EG, NGK B9EGV, NGK B9EG, NGK B8ES, NGK B8EGV, NGK B10EGV, NGK B9ES, NGK BR10EG, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27 e DENSO IW31.
- IX Sistema de descarga, silencioso e abafadores – O silencioso e abafadores deverão ser homologados CBA.
- X Filtro – Poderá ser de qualquer marca desde que homologado CBA.
- XI Número de dentes da coroa – Será de no máximo 78 para as atividades de Uberlândia, e de 77 para as de Patrocínio.
- XII Número de dentes do pinhão – Será de nove para as atividades de Uberlândia, e dez para as de Patrocínio.
- XIII Peso mínimo do conjunto kart/piloto – 170 Kg:
- XIV Identificação dos karts – Será admitida a identificação do RNK 2014 ou de 2015, relativa à categoria do piloto.
- XV Acréscimo de peso – Troféu bigorna – os três primeiros colocados de cada corrida nesta categoria deverão ter acrescidos ao peso de seus karts, para a largada da corrida subsequente, o lastro adicional de 5,0 kg para o 1º lugar, 3,0Kg para o 2º lugar e 2,0Kg para o 3º lugar, sendo que o peso máximo não poderá ultrapassar 175Kg.

Exemplo:

- a) Ao conjunto que pesar 170Kg, e cujo piloto tiver chegado em 1º lugar, deverão ser acrescidos mais 5Kg, ficando o mesmo com 175Kg.
- b) Ao conjunto que pesar 172Kg, e cujo piloto tiver chegado em 1º lugar, deverão ser acrescidos mais 3Kg, ficando o mesmo com 175Kg.
- c) Ao conjunto que pesar 175Kg ou mais, e cujo piloto tiver chegado em 1º lugar, nenhum lastro adicional poderá ser acrescido, uma vez que esse conjunto já terá atingido o peso máximo de 175Kg.

Artigo 23 – CATEGORIA FÓRMULA 400:

- I Chassi – Deverá ser homologado e aprovado pelo comissário técnico.
- II Carenagem – Deverá ser homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico.
- III Motor - O motor será o GX390 tipo estacionário de uso geral, Livre marca mod. T1, T2, H1 -QH) , 4T, originalmente 13HP, 396 cc, monocilíndrico , carburado, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda/puxador , e com as seguintes condições:
 - a) Volume da Câmara de combustão – Mínimo 45cc, medida na condição de término de corrida, com o cabeçote montado (proibida a descarbonização), pistão no ponto morto superior (PMS), até o último fio de rosca da vela.
 - b) Cabeçote – Original do motor (marca/modelo), com preparação livre. Será permitido o uso de rosca postiça da vela(rosca M 14 x1,25). Será permitida a adição de solda, desde que o intuito seja apenas reparador, sem alteração no desenho (formato original elíptica) da câmara de combustão. Será ainda permitido, um furo p/ tomada de vácuo da bomba de combustível, assim como a substituição das sedes e guias de válvulas.
 - c) parafuso; porcas & prisioneiros - Serão de livre procedência.
 - d) Bloco/Cilindro do Motor
 - 1. Bloco + tampa lateral – Será permitido o corte do suporte do tanque, bem como a *tamponagem* dos furos do limitador de rpm (caso sua retirada) haste do acelerador (caso sua retirada), e alarme de óleo (caso exista no modelo). Será permitida também a retirada da placa de cobertura do cilindro, assim como a reparação com solda, desde que mantidas as medidas funcionais, originais.
 - 2. Rolamentos – Serão de livre procedência e marca, contanto que sejam em material metálico ou ferroso.
 - 3. Cilindro - Deverá permanecer original, sendo permitida a retífica (pistão sobre medida) ou o “*encamisamento*” em material ferroso imantável.
 - e) Eixo Virabrequim – Será livre a marca, sendo o modelo original em ferro em ferro fundido. Será permitida a adaptação para a fricção com o uso de bronzinas e a retífica do colo da biela até 0,50mm (bronzina), mantendo o curso original de 64,0mm. O rasgo da chaveta do volante deverá estar em sua posição original (exatamente linear ao colo da biela no virabrequim)
 - f) Biela – Será livre a marca, desde que em alumínio e modelo original, ficando permitida a usinagem (mandrilhamento) para o uso de bronzina e o corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original, ou seja, 112,00mm de centro a centro, com tolerância de +/- 0,1mm.
 - g) Pistão – Serão livres a marca e o modelo, desde que com cabeça côncava (poço), com pino de 20mm, diâmetro mínimo 88,00mm (tolerância de +/-0,5mm) até sobre medida de 0,75mm, sem retrabalho.
 - h) Conjunto limitador – Será permitida a sua retirada total ou parcial.
 - i) Motor – O motor deverá permanecer em sua configuração original determinado pelo fabricante/Marca, não sendo permitido o intercambio entre as peças, exeto as permitidas neste regulamento.
 - j) Válvulas de Admissão e Escape – Será livre a marca, desde que no modelo original em aço “imantável” (exceto escapamento), podendo haver retrabalho (otimização do fluxo), porém mantendo os diâmetros da cabeça das válvulas originais (35mm para admissão e 31mm para escape). O Diâmetro das hastes de válvulas deverão medir 6,45mm +/- 0,06mm.
 - k) Tuchos e Varetas – Deverão ser os originais do motor. A guia da vareta será livre.

- l) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido o uso de calço. O prato e as travas deverão ser de válvulas originais. A montagem será livre.
- m) Coletor de Escape e Silencioso – O coletor escape será de livre procedência e material. O silencioso será de uso obrigatório, sendo de livre procedência. Será proibido o conjunto de escapamento direto sem silencioso. O ruído emanado pelo conjunto não deverá superar a marca de 125 db.
- n) Comando de Válvulas – Deverá ser o original do motor, sem retrabalho.
- o) Balancim – deverá ser o modelo original em aço, de livre marca, não podendo ser retrabalhado, e devendo permanecer original com relação “desmultiplicadora” de 1: 1,1.
- p) Volante – Deverá ser o original do motor, em ferro fundido, podendo ser aliviado e/ou balanceado, mantendo o diâmetro externo (200mm), o rasgo de chavetas sem retrabalho, com peso mínimo de 4,0kg. Será permitida a adição do material chumbo colante, do tipo usado em balanceamento de rodas automotivas, e sua fixação restrita à parte interna do volante. Esse material deverá ser limitado às pastilhas até 10gramas, devidamente identificado em uma das faces. Será permitida a reparação do imã, contanto que sua posição permaneça original (20° para os modelos T1/H1 e 60° para o modelo T2, acima do rasgo da chaveta).
- q) Chaveta do volante – Deverá ser original sem retrabalho, mantendo o seu uso original, que é fixar o volante no ponto determinado pelo fabricante.
- r) Juntas (todas) – Poderão ser de material e fabricação livres, devendo manter suas funções.
- s) Anel de Segmento – Poderá ser de marca e modelo livres, sendo permitido o ajuste, desde que sejam mantidos os três anéis (1º de fogo, 2º e raspador de óleo).
- t) Coletor de admissão (baquelite) – Deverá ser o original do motor. Será permitida a adaptação para *espigão* de tomada de vácuo para bomba de combustível, bem como a reabertura do duto para adequação ao carburador.
- u) Eixo contra-balanceiro (harmônico) – será proibida a retirada ou retrabalho.
- v) Carburador – Deverá ser o original dos motores GX390 (qualquer marca e modelo), ou retrabalhado na borboleta e venture (entubado). Será permitida recalibragem dos gicleurs (ar; alta ou baixa) ou uso de agulhas de ajuste.
- x) sistema de ignição:
1. Bobina – Será livre a marca, no modelo Original do motor, analógica (motores modelos T1/H1) ou digitais CDI (modelo T2) e obrigatória a sua fixação no ponto original sem retrabalho. Não será permitido retrabalho nos parafusos de fixação. Em caso de reparação do suporte da bobina no bloco/cilindro do motor, este deverá estar montado (SOLDADO) na posição original.
 2. Cachimbo de vela – Será livre, sendo proibido o uso de cachimbos com “buster” de potência (amplificador da faísca).
 3. Vela de ignição – Serão livres.
- IV Embreagem – deverá possuir 13 dentes, com corrente do passo 42 (moto), autorizada cba.
- v filtro – será permitido o uso de filtro original, tipo turbo, ou corneta c/ mangueira.
- vi Bomba de combustível – será livre.
- vii Coroa – o número máximo de dentes será 62.
- VIII Peso mínimo do conjunto kart/piloto – 183kg.
- IX Identificação – Poderá ser a prevista para a categoria Fórmula 4, tanto no RNK 2014, quanto no RNK 2015.
- X Padrão de conferência – Em caso de dúvidas técnicas, serão usados como modelos comparatórios, os motores GX390 da marca Honda modelos T1/H1 ou T2.

Artigo 24 – CATEGORIA RD 135:

- I Chassis – Deverá ser exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- II Carenagem: homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico, podendo haver recorte no lado do motor, se isso se fizer necessário, e desde que os aspectos de segurança não sejam comprometidos.
- III 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: 50,0mm;
- IV Carburador:
 - 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;
- V 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;
- VI 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;
- VII 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;
- VIII Permitido o reparo dos pinos do platô, desde que observadas as medidas originais;
- IX Permitido o uso de no máximo cinco separadores e seis discos de embreagem, podendo esses separadores ser jateados.
- X Permitido o 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;
- XI 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.
- XII Rolamentos – nacionais ou importados, devendo neles constar a marca do fabricante e o modelo;
- XIII Filtro de ar: obrigatório o uso do modelo “inlet silencer” (para kart), com o respectivo apoio;



- XIV 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;-
- XV Peso mínimo do conjunto kart/piloto – 180Kg:
- XVI Identificação – De conformidade com a categoria do piloto, podendo ser a do RNK 2015 ou 2014.

Artigo 25 – CATEGORIA KTT 125 COM PARTIDA:

- I Chassi – Deverá ser homologado e aprovado pelo comissário técnico.
- II Carenagem – Deverá ser homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico.
- III Motor, Carburador e escapamento – Deverá ser utilizado o do conjunto KTT 125. O conjunto KTT será lacrado e sorteado pela direção de prova entre os concorrentes. O rompimento de qualquer lacre será punido com a desclassificação sumária do piloto.
- IV Embreagem – Original do motor, sem retrabalho, modelo de fabricação nacional. A marca do fabricante deverá aparecer na peça.
- V Ignição – Ignição original do próprio motor sem retrabalho.
- VI Pinhão e Coroa – O número de dentes será definido para cada circuito, pelo diretor de prova, em conjunto com o comissário técnico e os comissários desportivos visando à igualdade entre todos os pilotos.
- VII Filtro – De qualquer marca, desde que homologado CBA.
- VIII Peso mínimo do conjunto kart/piloto – 180Kg.
- IX Identificação – De conformidade com a categoria do piloto, podendo ser a do RNK 2015 ou 2014.

CATEGORIA PARILLA COM PARTIDA:

- I Chassi – Deverá ser homologado e aprovado pelo comissário técnico.
- II Carenagem – Deverá ser homologada, vistoriada e aprovada pelo comissário técnico.
- III Motor – Deverá ser utilizado o motor Parilla 125 Sudam MY TAG, X30, Fireball, Ktt, com sistema de ignição, refrigerado à água, original de fábrica, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação. Será Proibido qualquer tipo de preparação e quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda ser criadas quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda qualquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela do diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, assim como a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente o ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, desde que respeitadas as medidas da ficha de homologação, e será tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica. Será Permitido “rasquetear” o canto vivo das janelas de transferência na parte inferior (Conforme anexo RNK2013). Será permitido o uso do kit radiador fornecido por outro fabricante.
- IV Carburador – Será permitido o uso de apenas um carburador de fabricação nacional, marca e preparação livre, devendo ser respeitadas as medidas de 28,0 x24,0mm.

- V Embreagem – Deverá ser a original do motor, sem retrabalho, modelo de fabricação nacional. A marca do fabricante deverá aparecer na peça.
- VI Ignição – Ignição original do próprio motor, sem retrabalho.
- VII Flange e Pirâmide – A flange, com medida de 28,0mm e a pirâmide deverão ser as originais do motor. Deverão ainda apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderão ocasionar entradas de ar.
- VIII Palhetas – Será liberado o uso de qualquer espessura, desde que seja específica para o modelo de motor regulamentado para a categoria.
- IX Velas – Não poderão apresentar trabalho. Será liberado o uso das marcas e modelos: NGK B8EG, NGK B9EGV, NGK B9EG, NGK B8ES, NGK B8EGV, NGK B10EGV, NGK B9ES, NGK BR10EG, BOSCH W08CS, DENSO IW24, DENSO IW27 e DENSO IW31.
- X Sistema de descarga, silencioso e abafadores – O silencioso e abafadores deverão ser homologados CBA.
- XI Pinhão e Coroa – O pinhão poderá ser original ou similar, seguindo as medidas originais, devendo ser de dez dentes para as atividades em Patrocínio e de nove dentes para as atividades de Uberlândia, sujeito a vistoria conforme especificações da categoria. O número de dentes da coroa será definido pela direção de prova de cada evento.
- XII Filtro – Poderá ser de qualquer marca desde que homologado CBA.
- XIII Peso mínimo do conjunto kart/piloto – 180 Kg.
- XIV Identificação – De conformidade com a categoria do piloto, podendo ser a do RNK 2015 ou 2014.

O presente Regulamento foi elaborado e aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro da FMA, ficando 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.

Uberlândia, 12 de março de 2015.

Clube Caça e Pesca Itororó de Uberlândia

Kart Clube Patrocínio

Conselho Técnico Desportivo Mineiro – FMA

Federação Mineira de Automobilismo