



Federação Mineira de Automobilismo

Dirigente Máxima do Desporto Automobilístico em Minas Gerais - Filiada à CBA

Declarada de Utilidade Pública pela Lei 2.329, de 25/06/1974

Fone/Fax: 31. 3271-5840 - E-mail: fma@fma.com.br - Internet: www.fma.com.br
Av. Olegário Maciel, 311 - Sala 105 - Centro - CEP.: 30.180-110 - Belo Horizonte - MG

III TAÇA RBC MINAS DE KART – 2025

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

DO REGULAMENTO DESPORTIVO

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

Artigo 1º – Organização e Supervisão: A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA e o AUTOMÓVEL CLUBE DE BELO HORIZONTE – ACBH, farão realizar, no Kartódromo RBC Racing, em Vespasiano, a disputa aberta denominada III TAÇA RBC MINAS DE KART - 2025, promovida pelo AUTOMÓVEL CLUBE DE BELO HORIZONTE - ACBH e KARTÓDROMO RBC RACING, organizado pelo ACBH, sob a supervisão da FMA, seguindo o disposto no CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2025 – CDA, da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA, no REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2025 – RNK, e neste regulamento.

Artigo 2º – Calendário:

- I 1º evento – 22 e 23 de agosto;
- II 2º evento – 03 e 04 de outubro;
- III 3º evento – 31out e 01 de novembro;
- IV 4º evento – 05 e 06 de dezembro.

Artigo 3º – Categorias:

- I MIRIM HONDA – aberta a pilotos portadores da CDN CBA PMK
- II CADETE HONDA – aberta a pilotos portadores da CDN CBA PCK;
- III FÓRMULA 400 JÚNIOR – aberta a pilotos portadores das CDNs PCK, e PJK;
Parágrafo único: Para competir nesta categoria, o piloto deverá ter altura mínima de 1,49m, e pesar no mínimo 48kg.
- IV FÓRMULA 400 – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PJK, PNK, PGK, PSK-Am e PSK-Pro;
Parágrafo único: Para competir nesta categoria, o piloto deverá ter altura mínima de 1,55m.
- V SPRINTER – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PJK, PNK e PGK;
- VI SÊNIOR – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PSK-Am e PSK-Pro, com idade máxima de 45 anos completados em 2025;
- VII MASTER – aberta a pilotos portadores das CDNs CBA PSK-Am e PSK-Pro, com idade superior a 45 anos no início da competição.

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

Artigo 4º – Condições para realização do campeonato: Os eventos somente serão realizados se pelo menos 40 pilotos se inscreverem em cada um deles.

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 através do site do Automóvel Clube de Belo Horizonte – www.autocbh.com. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da **Cédula Desportiva Nacional CBA 2025** para a modalidade Kart, em conformidade com a categoria em que piloto se inscrever, conforme disposto no artigo 3º deste regulamento.
- II Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada uma dos eventos previstos;
- III Apresentação do comprovante de pagamento da taxa de inscrição, a ser efetuado através do **PIX CNPJ 07.300.541/0001-84 – Automóvel Clube de Belo Horizonte**, em conformidade com a tabela abaixo, sendo os valores em reais:

EVENTOS: CATEGORIAS	1º - 22 e 23ago			2º - 03 e 04 de out			3º - 31out e 01nov			4º - 05 e 06dez		
	29jul a 11ago	12 a 19ago	20 a 22ago	01 a 22set	23 a 30set	01 a 03out	13 a 22out	23 a 28out	29 a 31out	10 a 24nov	25nov a 02dez	03 a 05dez
	CADETE HONDA	900,00	1000,00	1150,00	900,00	1000,00	1150,00	900,00	1000,00	1150,00	900,00	1000,00
FÓRMULA 400 JR.	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00
FÓRMULA 400	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00	1200,00	1350,00	1500,00
SPRINTER	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00
SÊNIOR/MASTER	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00	1300,00	1450,00	1600,00

Parágrafo único: Esses valores poderão sofrer alterações, se a conjuntura econômica do país assim o determinar.

- IV As datas citadas na tabela do inciso anterior são as datas para os efetivos pagamentos. A opção pelo pagamento antecipado das taxas de inscrição dos quatro eventos, até o dia 11 de agosto, dará direito ao desconto de cinco por cento.
- V Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao **Kartódromo RBC Racing**, através do link informado pela **RBC Preparação de Motores**, da taxa de locação do motor, em reais, conforme tabela abaixo:

EVENTOS:	TODOS
CADETE HONDA	410,00
FÓRMULA 400 JR.	495,00
FÓRMULA 400	495,00
SPRINTER	1080,00
SÊNIOR/MASTER	1080,00

Parágrafo único: Esses valores poderão sofrer alterações, se a conjuntura econômica do país assim o determinar.

- VI Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao **Kartódromo RBC Racing**, de um jogo de pneus novos para cada rodada tripla, e outro jogo também novo para as duas rodadas duplas, no caso das categorias **Cadete Honda**, **Fórmula 400 Júnior** e **Fórmula 400**, e de um jogo para cada um dos eventos nas demais categorias;
- VII Apresentação do comprovante de pagamento, diretamente ao **Kartódromo RBC Racing**, da taxa de combustível para cada evento, conforme tabela abaixo:

CATEGORIA	VALOR	R\$
	1º e 4º EVENTOS	2º e 3º EVENTOS
Cadete	77,00	55,00
Fórmula 400 Júnior e Fórmula 400	220,00	165,00
Sprinter, Sênior e Master	440,00	330,00

Parágrafo único: Os valores da tabela estarão sujeitos a eventuais reajustes, eventualmente gerados pelo cenário econômico do país.

- VIII Não haverá devolução dos valores pagos antecipadamente, independentemente do motivo que o piloto vier a alegar.

Artigo 6º – Locação e sorteio dos equipamentos: Os motores para as categorias **Cadete Honda, Fórmula 400 Júnior, Fórmula 400, Sprinter, Sênior e Master**, locados junto à **RBC**, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada evento, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da FMA.
- II Os competidores poderão acompanhar todo o processo.
- III Qualquer solicitação de troca de motor deverá ser apresentada em até 40 minutos após o término da atividade anterior.
- IV O motor deverá ser devolvido à RBC Preparações de Motores em até 40 minutos após o final da última atividade de que o piloto participar no evento.

Artigo 7º – Características do motor e acessórios incluídos para as categorias descritas no artigo 6º deste regulamento: Os motores, devidamente lacrados pela **RBC**, 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 para as categorias descritas no artigo 6º: 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-los da **RBC**, até o momento da sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal.
- II A **RBC** 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, no ato da sua devolução; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.

Artigo 9º – Condições para eventuais trocas dos motores para as categorias descritas no artigo sexto: A **RBC** 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 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 8º do deste regulamento.
- III No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada.
- IV No caso de uma eventual segunda troca, ou trocas subsequentes, o piloto perderá oito posições na ordem de largada da atividade subsequente ao momento da troca.

SEÇÃO III – DO BRIEFING E DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 10 – Briefing: Será realizado um briefing geral para todas as categorias, antes da tomada de tempo, conforme previsto na programação de cada evento. A presença será obrigatória, e o piloto que se ausentar, sem apresentar uma justificativa plausível ao Diretor de Prova e/ou aos comissários desportivos, ou tiver comportamento inadequado durante a atividade será punido com a perda da melhor volta na tomada de tempo.

Artigo 11 – Indumentária: Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando a indumentária prevista no **RNK 2025 e CDA 2025**.

- I Protetor de pescoço será obrigatório para a categoria Cadete Honda, e aconselhável para as demais.
- II Será admitido o uso de tênis de cano alto, na falta da sapatilha de competição.
- III Deverão estar nos respectivos prazos de validade da homologação, no caso do capacete e do macacão.

SEÇÃO IV – DA PUBLICIDADE

Artigo 12 – Publicidade: Será obrigatória a colocação no kart, de adesivos dos patrocinadores do evento, do ACBH, da FMA e da RBC.

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

Artigo 13 – Organização das equipes: Todos os integrantes das equipes deverão estar devidamente uniformizados, e os boxes deverão estar sempre limpos, além de conter divisórias com alusão pilotos e aos seus eventuais patrocinadores, visando a uma apresentação que desperte o futuro interesse de novos apoiadores, conforme decidido em reunião realizada com os chefes de equipes realizada em 16 de maio de 2024.

Parágrafo primeiro: Todos os chefes de equipes serão os responsáveis pelos cuidados com os boxes e demais equipamentos do kartódromo, e deverão obedecer ao que dispõe o resumo da reunião citada no caput deste artigo, enviado a todos à ocasião, pelo Kartódromo RBC Racing.

Parágrafo segundo: Antes da largada da primeira prova de cada evento, todos os pilotos e suas equipes deverão estar reunidos na reta de largada para uma fotografia oficial a ser divulgada nas redes sociais do ACBH, da FMA e do Kartódromo RBC Racing.

Artigo 14 – Hino Nacional Brasileiro e Fotografia oficial dos eventos: Todos os pilotos deverão estar perfilados na reta de largada no horário constante da programação de cada evento, para a execução do Hino Nacional Brasileiro, e logo após para as fotografias oficiais do evento, dos pilotos, e em seguida, dos integrantes das equipes.

Artigo 15 – Circuito Oficial:

- I Primeiro e quarto eventos – Traçado nº 1, com 1.200m, no sentido horário;
- II Segundo evento – Traçado nº 1, com 1200m, no sentido anti-horário;
- III Terceiro evento – Traçado nº 2, com 1100m, no sentido horário.

Artigo 16 – Agrupamento de categorias: Se necessário, as categorias poderão ser agrupadas a critério dos comissários desportivos, conforme previsto no **CDA 2025**. As categorias Sprinter, Sênior e Master competirão sempre em um grid único. Da decisão dos comissários nesse sentido, não caberá reclamação.

Artigo 17 – Utilização dos sensores da Cronometragem: Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo **RNK 2025**. 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. O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 2000,00 (Dois mil reais).

SEÇÃO VI – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 18 – Tomada de tempo de seis 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 2025.
- 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 karts utilizando a pista simultaneamente; 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;
- III 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 três provas (baterias) no primeiro e quarto eventos, e duas provas no segundo e no terceiro eventos. Essas corridas terão o número de voltas descrito nos incisos I e II deste artigo.

- I Mirim Honda e Cadete Honda – 10 voltas na primeira prova, e 12 voltas na segunda prova, no caso de rodada dupla; nas rodadas triplas, serão 10 voltas nas duas primeiras provas, e 12 na terceira.
- II Demais categorias – 15 voltas na primeira prova e 18 na segunda, no caso de rodada dupla, e no caso de rodada tripla, 15 voltas na primeira e segunda provas, e 18 na terceira.

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, com a inversão dos seis primeiros colocados, exceto no grid da categoria Cadete Honda. Na eventual interrupção de uma prova, o procedimento será o que determina o **CDA – 2025**.

Parágrafo primeiro: O grid de largada da terceira prova, tanto do primeiro, quanto do quarto evento, será montado de acordo com a ordem de chegada da segunda prova, com a inversão dos seis primeiros colocados, assim como definido para a segunda prova, exceto para a categoria Cadete Honda.

Parágrafo segundo: Condição especial para a categoria Fórmula 400 Júnior:

- a) Na hipótese desta categoria não reunir o mínimo de concorrentes necessários para uma corrida isolada, os pilotos serão agrupados com os da categoria Fórmula 400. Entretanto, eles não participarão do processo de inversão de posições de largada juntamente com os da Fórmula 400. Essa inversão somente será feita entre os pilotos da Fórmula 400 Júnior, que largarão sempre na frente dos pilotos da Fórmula 400.
- b) A categoria Fórmula 400 Júnior terá sua largada autorizada cerca de 20 segundos antes da largada da categoria Fórmula 400, visando à preservação da segurança dos pilotos de ambas as categorias.

Artigo 21 – Saída da pista após a apresentação da bandeira de término da corrida: Quando o sentido da pista for o horário, o piloto, após receber a bandeira de chegada deverá dar mais uma volta pelo circuito antes de ingressar no Parque fechado por motivo de segurança, conforme previsto no caput do artigo 10 do RNK 2025. A não observância dessa obrigatoriedade implicará na aplicação da penalidade de acréscimo de cinco segundos ao tempo de prova do piloto infrator.

Artigo 22 – 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 pré-determinado para a 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 no instante em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada.
- 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 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.
- IV Os pilotos deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, nos respectivos corredores, segundo as posições de largada correspondentes àquelas que tiverem alcançado na tomada de tempo, ou em conformidade com o regulamento da competição.
 - a) O piloto que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá sofrer penalidade por queima de largada, com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova, ou de dez segundos, se tiver cruzado as referidas linhas com as quatro rodas.
 - b) A queima de largada (definida como a aceleração feita com o resultado de ganho de posição) será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela direção de prova, seja no apagar do semáforo, ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada poderá ser punido com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida for mais grave, poderão determinar uma das punições constantes do CDA, Art. 133. (conforme 2025 FIA Karting General Prescriptions).
 - c) O juiz de largada poderá se valer de fotos, vídeos ou de suas próprias observações para confirmar a queima. A informação ao piloto por queima de largada poderá ser feita durante ou após a prova.

- V Será proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada, exceto quando o Diretor de Prova der a largada antes da faixa ser alcançada. Após o momento da largada, as ultrapassagens estarão autorizadas.
- VI Os mecânicos somente poderão auxiliar pilotos cujos karts tenham ficado parados na largada na categoria Shifter-Kart, a partir do momento em que todos os karts tenham passado pela Linha de Partida, depois de dada a largada, e autorizados pelo Diretor de Prova. Até esse momento, deverão permanecer atrás das barreiras de pneus ou em local indicado pelo Diretor de Prova, sob pena de punição de acréscimo de dez segundos ao tempo final de prova do piloto que tiver sido auxiliado.
- VII Para a categoria Shifter-Kart, em caso de a largada ter sido abortada por problema no kart de qualquer piloto, este deverá largar da última posição do grid na nova largada.
- 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 pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.
- IX Se uma prova for interrompida por bandeira vermelha, os procedimentos serão os descritos a seguir:
a) e menos de duas voltas tiverem sido completadas pelo líder, a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original, exceto os karts que largaram do Parque Fechado, que deverão voltar a largar do Parque Fechado;
b) Se mais de duas voltas e menos de 75% do número de voltas ou tempo de prova tiverem sido completados, a relargada será em fila única, com os karts em movimento, nas posições definidas pela ordem de término da volta anterior à da interrupção.
c) Se mais de 75% da prova tiver sido completada, a prova será encerrada pelo diretor de prova.
- X Em caso de interrupção por bandeira vermelha, nenhuma manutenção poderá ser feita em pista. Qualquer manutenção necessária deverá ser realizada em parque fechado, incluindo reposicionamento do painel frontal (bico), para onde o kart deverá ser levado e de onde o piloto deverá largar em nova largada.
- XI É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico ou elétrico que esteja solto ou com mal funcionamento, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado IMEDIATAMENTE (para sua própria segurança), encerrando sua participação na Prova. Se o piloto não obedecer a esta ordem receberá a Bandeira Preta, sendo excluído da Prova. Se o piloto, por qualquer razão, concluir a Prova desta forma (fato identificado durante a última volta, por exemplo), receberá acréscimo de 20 segundos ao seu tempo total de prova. A regulagem das agulhas do carburador, a ação de restringir a entrada de ar no filtro e a regulagem de passagem de ar nos radiadores não estão incluídas nesta proibição.

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

Artigo 23 – Pontuação nas provas: A pontuação nas provas será atribuída em conformidade com o disposto a seguir:

I Tabela de pontos:

POSIÇÃO NA PROVA	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	9ª	10ª	11ª	12ª	13ª	14ª	15ª	16ª	17ª	18ª	19ª	20ª
PTS 1ª À 8ª PROVAS	50	45	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	8
PTS 9ª e 10ª PROVAS	75	67	63	60	57	54	41	48	45	42	39	36	33	30	27	24	21	18	15	12

- II O piloto que largar na pole-position de sua categoria, na primeira prova do evento, receberá a bonificação de 2 (dois) pontos, da primeira à oitava provas, e 3 (três) pontos na nona e na décima prova, que serão computados 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, em cada prova dos eventos receberá a bonificação de 2 (dois) pontos, da primeira à oitava provas, e 3 (três) pontos na nona e na décima prova, que serão computados na classificação do campeonato.

Artigo 24 – Classificação final: Serão declarados Campeões da **III TAÇA RBC MINAS DE KART – 2025**, em suas respectivas categorias, assim como na classificação geral das categorias com motor dois tempos, os pilotos que alcançarem a maior soma de pontos ao final da competição, após a aplicação do critério de descarte das três piores pontuações de pista dentre as dez provas. O piloto classificado em segundo lugar será o vice-campeão, e assim por diante.

Parágrafo único: Em caso de empate na somatória de pontos, o título será outorgado ao piloto com a maior soma de pontos, sem os descartes. Caso o empate persista, será declarado vencedor, o piloto mais bem classificado na décima prova do evento, na nona, na oitava, e assim sucessivamente.

Artigo 25 – Premiação no evento: Serão premiados com troféus, os cinco primeiros classificados de cada uma das categorias, com base na somatória dos pontos previstos no inciso I do artigo 23, sem os eventuais bônus de pole-position e/ou melhor volta, e mais o *pole-position* de cada categoria.

Artigo 26 – Premiação Final: Ao final da competição, receberão troféus, os pilotos campeões e os vice-campeões nas categorias descritas artigo 3º deste regulamento, assim como o campeão e o vice-campeão na classificação geral das categorias com motor dois tempos.

Parágrafo primeiro: o ACBH oferecerá ao campeão de cada uma das categorias descritas no artigo 3º deste regulamento, a premiação especial extra abaixo discriminada, desde que a **média mínima de participação** de pilotos em cada evento, seja a constante da tabela abaixo:

CATEGORIA	MÉDIA MÍNIMA DE PARTICIPAÇÃO POR EVENTO
Mirim Honda	04 pilotos
Cadete Honda	06 pilotos
Fórmula 400 Júnior	04 pilotos
Fórmula 400	16 pilotos
Sprinter	06 pilotos
Sênior	08 pilotos
Master	06 pilotos

- I Mirim Honda – 01 kit coroa + corrente;
- II Cadete Honda – 01 jogo de pneus MG modelo SC2;
- III Fórmula 400 Júnior – 01 jogo de pneus MG modelo SH2;
- IV Fórmula 400 – 01 jogo de pneus SH2 e 01 kit coroa + corrente;
- V Sprinter – 01 jogo de pneus MG modelo SH2 e 01 kit coroa + corrente;
- VI Sênior – 01 jogo de pneus MG modelo SH2 e 01 kit coroa + corrente;
- VII Master – 01 jogo de pneus MG modelo SH2 e 01 kit coroa + corrente

Parágrafo segundo: O Automóvel Clube de Belo Horizonte oferecerá um troféu a cada uma das três equipes escolhidas como as mais bem organizadas dentre todas que atuarem durante o campeonato, através de uma votação entre todos os pilotos participantes do certame. Do resultado dessa votação não caberá nenhuma reclamação. Para essa escolha, o ACBH nomeará uma comissão específica para essa função, composta pelo Presidente do ACBH, 01 colaborador do Kartódromo RBC Racing e 01 oficial da FMA.

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 **CDA 2025**.

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 novos, do tipo *slick*, da marca MG, nas seguintes especificações:

- I Cadete Honda – Selo Kadet;
- II Categorias Fórmula 400 Júnior, Fórmula 400, Sprinter, Sênior e Master – Selo Vermelho;

Artigo 30 – Pneus para as categorias Mirim Honda e Cadete Honda: Deverá ser utilizado um jogo de pneus novos para o primeiro evento, outro jogo para o segundo e o terceiro evento, e outro jogo para o quarto e último evento do certame. Esses pneus deverão ser sorteados, lacrados e/ou cadastrados pelo comissário técnico da FMA sempre sexta-feira do primeiro, do segundo e do quarto eventos.

Artigo 31 – Sistemática de utilização dos pneus para a categoria citada no artigo 29: Os pilotos 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, na sexta-feira véspera das atividades de pista da competição. Nesse caso, o procedimento durante toda a competição 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, na segunda e na terceira provas. Ao final dessas atividades, o jogo de pneus, será liberado para os responsáveis pelo piloto.
- II No 2º evento, os times deverão adquirir um novo jogo de pneus que será lacrado pela comissão técnica do evento, para ser utilizado na tomada de tempo, na quarta e na quinta prova. Ao final dessas atividades, o jogo de pneus, acondicionado em sacola de lona devidamente lacrada, deverão ser devolvidos à Comissão Técnica do evento, que providenciará sua guarda junto ao Kartódromo RBC Racing, para utilização no 3º evento.
- III No 3º 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 2º evento, e os utilizarão na tomada de tempo, na sexta e na sétima prova. Esse jogo será liberado para os responsáveis pelos pilotos, após o encerramento sétima prova.
- IV No 4º evento, os pilotos deverão utilizar outro jogo de pneus novos, devidamente lacrados e/ou cadastrados, na tomada de tempo, na oitava, na nona e na décima prova. Ao final dessas atividades, esse jogo de pneus será liberado para os responsáveis pelo piloto.

Artigo 32 – Utilização dos pneus para concorrentes das categorias citadas no artigo 30, que optarem por iniciar suas participações na competição, a partir terceiro evento: Esses pilotos 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:
 - a) Categoria Cadete: 3,0kg para a tomada de tempo e para as duas provas do evento em que o fato se verificar.
 - b) Demais categorias: 7,0kg para tomada de tempo e 5,0kg para as duas provas do evento em que o fato se verificar.

Artigo 33 – Pneus para as categorias Fórmula 400 Júnior, Fórmula 400 e Sprinter, Sênior e Master: Cada piloto deverá adquirir 01 (hum) jogo de pneus novos em cada um dos quatro eventos, que serão utilizados na Tomada de Tempo e nas respectivas provas de cada um deles. Esses pneus ficarão na posse definitiva dos pilotos ao final das atividades de cada evento.

Artigo 34 – 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 corridas previstas para cada 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 35 – Eixos: Não haverá a obrigatoriedade da apresentação da marca do fabricante no eixo.

Artigo 36 – Combustível:

- I Categorias com motores Honda – gasolina
- II Categorias com motores 125cc – gasolina com óleo Motul 800 para as categorias Sprinter, Sênior e Master, na proporção de 20/1,
- III A quantidade máxima total para as atividades de cada evento - tomada de tempo e provas - será a que consta da tabela a seguir:

CATEGORIA	LITROS	
	1º e 4º EVENTOS	2º e 3º EVENTOS
Cadete	7	5
Fórmula 400 Júnior e Fórmula 400	20	15
Sprinter, Sênior e Master	20	15

- IV O Combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer inconformidade com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

Artigo 37 – Abastecimento: O responsável pelo kart deverá apresentar o comprovante de pagamento da taxa de combustível ao responsável pelo Parque de Abastecimento, onde o kart deverá ser abastecido no horário constante na programação do evento.

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 38 – 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 Honda	Até 68
Fórmula 400 Júnior	39
Fórmula 400	41
Sprinter, Sênior e Master	Até 77

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 39 – 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.

Artigo 40 – Painel dianteiro para todas as categorias: Será obrigatório o uso do painel dianteiro previsto no Regulamento Nacional de Kart 2025, artigo 42, parágrafo quinto, inciso I. Todos os aspectos técnicos e desportivos inerentes à sua utilização correta, constantes do RNK deverão ser observados, incluindo as eventuais penalidades.

Artigo 41 – Fixação do para-choque traseiro: Será permitido o uso de abraçadeira plástica exclusivamente nas condições previstas no inciso XIV do artigo 42 do RNK 2025.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA

Artigo 42 – Categorias Mirim Honda e Cadete Honda:

- I Motor – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
- O volume da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de responsabilidade e escolha do fornecedor de motores.
 - No cabeçote será permitido o faceamento para a equalização do volume, bem como o polimento dos dutos de admissão e escape.
 - Será permitido o polimento das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3,0mm.
 - Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobre medida de 0,75mm.
 - Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - Será proibido o retrabalho do volante.
 - Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
 - Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
 - Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote, por prisioneiros.
 - Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos, também originais.
 - Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais, ambos completos.

- q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
NOTA: qualquer outra alteração, por parte dos fornecedores de motor sorteado, que tenha por objetivo melhorar a durabilidade dos motores ou permitir melhor equalização deverá ser previamente negociada e aprovada pelo CNK, antes de aplicada.
- II Embreagem – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III Carburador – Será permitida a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos, além do combustível, serão proibidos. As empresas fornecedoras de motores sorteados podem realizar alterações nos carburadores com o objetivo de equalizar o desempenho entre as unidades motrizes.
- IV Filtro – Será obrigatório o uso de filtro padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.
- V Juntas – Serão livres, devendo, porém, manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VI Vela – Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- a) NGK BR8ES
 - b) NGK BP5ES
 - c) NGK BP6ES
 - d) NGK BPR6ES
 - e) NGK BPR7ES
 - f) DENSO W20EP-U
 - g) DENSO W20EPR-U
 - h) DENSO W22EPR-U
- VII Pneus – Deverão ser homologados CBA ou FIAKarting/CBA, para as categorias Mirim e Cadete. Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
Dianteiro: diâmetro máximo de 260mm, largura máxima de 120mm;
Traseiro: diâmetro máximo de 290mm, largura máxima de 150mm.
- VIII Chassi – Deverá ser homologado CBA. Os tubos deverão ser enquadrados na norma ABNT NBR 8476.
- a) Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.
 - b) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete.
 - c) Mangas de eixo:
 - 1. Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2. O posicionamento das mangas dentro do “U” será livre.
 - 3. Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - d) Será admitido o uso de arruelas “secas” (sem mancal deslizante, esfera ou similar) nas categorias acima, sem modificação dos “U”s de manga, que devem permanecer como homologado.
 - e) Rodas: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.
 - f) Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (± 1 mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (± 1 mm).
 - g) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.
 - h) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.
 - i) Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.
 - j) Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea i) deste inciso.
- IX Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças autorizadas, homologadas e lacradas à disposição da CBA.
Parágrafo Único: Para acoplar o carburador ao motor deverá ser utilizada flange de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO.
- X Escapamento – Deverá ser utilizado como escapamento, o abafador homologado CBA, com curva de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova, pode acarretar a desclassificação do piloto. Não deve haver escape de gases através dos rebites ou outros elementos de fixação da tampa em aço ao corpo de alumínio, bem como através de folga entre estas peças. Qualquer destas situações detectadas podem levar à desclassificação do piloto. Sugerimos o uso de massa vedante de escape de qualquer marca.

- XI Em nenhum momento deve haver saída de ar falsa por qualquer parte do escapamento. Teste de estanqueidade fecha-se a saída e pressuriza-se a entrada, sem nenhum escape perceptível.
- XII Peso – O peso do conjunto piloto + kart deverá ser de no mínimo: 106Kg
Relação – Pinhão de 20 dentes, e coroa conforme tabela do artigo 38 deste regulamento. Passo – 219.

Artigo 43 – Categorias Fórmula 400 Júnior e Fórmula 400:

- 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:
 - a) Carburador;
 - b) Filtro;
 - c) 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 do 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:



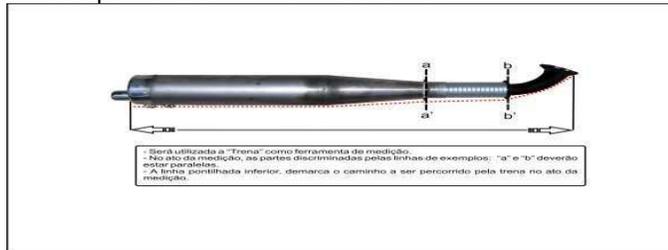
- VI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 155kg para a Fórmula 400 Júnior 183kg para a Fórmula 400.
- VII Identificação – placa de fundo na cor preta e número na cor amarela.

Artigo 44 – Categorias Sprinter, Sênior e Master:

- I Motor lame X30, acompanhado de mesa, coletor de escapamento, coletor de admissão e embreagem, fornecido e sorteado pela RBC Preparações de Motores Ltda.
- 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 roscada vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
 - a) NGK B9 EG;
 - b) NGK BR10 EG;
 - c) NGK BR10 EV;
 - d) NGK BR9 EIX Iridium;
 - e) NGK BR10 EIX Iridium.
- IV Carburador: Conforme RNK 2025, homologado CBA 2021/2024/2027, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.
- V Pinhão e Coroa: Pinhão de 10 dentes, e coroa de 77 dentes.
- VI Radiador: Fica permitida a obstrução parcial do fluxo de ar através de fita adesiva, placa ou tela desde que não acarrete nenhum tipo de dano ao motor. É recomendável o uso de marcador de temperatura com indicação ao piloto, para que ele possa detectar um possível superaquecimento.
- VII Água: O nível da água do radiador deverá ser mantido em seu nível máximo em todas as participações - treinos, tomada de tempo e provas, salvo avarias técnicas durante as provas.
- VIII Abafador: Serão admitidos abafadores da marca Spinery, com homologação CBA 2021.
- IX Chassis: Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Os cubos de roda deverão estar em conformidade com o RNK 2025. Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela a seguir:

DIÂMETRO DO EIXO (mm)	ESPESSURA MÍNIMA DA PAREDE (mm)
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3
46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

- X Escapamento: Deverá ser do próprio piloto, homologado 2021, com bocal de saída de 21 ou 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 durante a tomada de tempo e as três provas. 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 a seguir. A medição será efetuada da face externa do 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:



- XI Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 175 kg para todas as categorias.
 XII Identificação – Deverá ser conforme previsto no RNK 2025 para as categorias dos pilotos admitidos – PJK, PNK, PGK, PSK-Am e PSK-Pro.

Artigo 45 – 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, e outros itens aleatórios, além das vistorias normais.

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 46 – 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, 21 de julho de 2025.