



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2025

REGULAMENTO DESPORTIVO

ADENDO 03

APÊNDICE I, referente ao capítulo abaixo

CAPÍTULO III – DAS PROVAS

- 1** **Novas diretrizes de ultrapassagem FIA:** em fevereiro de 2025 a FIA publicou novas diretrizes relativas a normas de conduta para os pilotos no momento de realizar ultrapassagens. Estas diretrizes dizem respeito sobretudo a categorias de roda descoberta, e o Kartismo em todas as suas categorias se enquadra neste grupo. A seguir, estão relatadas estas diretrizes, que serão usadas pelos Comissários Desportivos no julgamento de ocorrências durante ultrapassagens nas provas de kart regidas por este Regulamento Nacional de Kart.

Muitos incidentes requerem julgamento subjetivo, e os comissários são guiados pela experiência em combinação com essas diretrizes e os regulamentos da FIA.

Uma vez verificado ou estabelecido o ocorrido nos itens A ou B abaixo, fica definido que o piloto que ultrapassa tem prioridade, sendo responsabilidade do piloto defensor evitar uma colisão ou evitar forçar o piloto que está ultrapassando para fora da pista.

A. Ultrapassagem por “DENTRO” de uma curva:

Para ter direito à posição em caso de ultrapassagem por dentro, o veículo que ultrapassa deve:

- i) Ter seu eixo dianteiro PELO MENOS NA ALTURA DA METADE DA CARENAGEM LATERAL do outro kart ANTES E NO ÁPICE.
- ii) Ser conduzido de maneira totalmente controlada, principalmente da entrada ao ápice, e não ter "mergulhado".
- iii) Na estimativa dos Comissários Desportivos, adotar uma linha de corrida razoável e capaz de completar a manobra enquanto permanece dentro dos limites da pista.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



B. Ultrapassagem por “FORA” de uma curva:

As ultrapassagens por fora sempre serão vistas como uma manobra mais difícil de realizar.

Para ter direito à posição em caso de ultrapassagem por fora inclusive na saída, o veículo que ultrapassa deve:

- i) Ter seu eixo dianteiro À FRENTE DO EIXO DIANTEIRO do outro veículo que defende, NO ÁPICE.
- ii) Ser conduzido de maneira controlada desde a entrada até o ápice e a saída.
- iii) Ser capaz de fazer a curva dentro dos limites da pista.

C. Chicanes e Sequencias em S:

Estas diretrizes também serão observadas em sequências de curvas, como chicanes ou “S”s.

- i) Os itens A e B acima podem ser aplicados a cada elemento da combinação.
- ii) Geralmente, a predominância será observada no primeiro elemento da sequência.

Competir é um processo dinâmico. Embora essas diretrizes indiquem posições relativas específicas dos veículos em vários pontos, os Comissários Desportivos sempre observarão como a situação se desenrolou em sua totalidade ao revisar um incidente. Por exemplo:

- i) Como os veículos chegaram ao incidente? (Por exemplo, frenagem tardia, mergulho, movimento durante a frenagem.)
- ii) A manobra foi tardia ou "otimista"?
- iii) O que os pilotos poderiam razoavelmente ver, saber ou antecipar?
- iv) Acreditamos que a manobra poderia ser concluída na pista?
- v) Houve sub-esterço / sobre-esterço / travamento?
- vi) Alguém posicionou / manuseou seu veículo de uma forma que contribuiu para o incidente?
- vii) O tipo de zebra contribuiu para o incidente? (por exemplo, curvatura, meio-fio, padrão FIA, etc.)
- viii) Quais foram os pneus / idade / aderência relativa?

D. Limites da pista :

Considera-se que respeitar os limites da pista é importante para a justiça e a segurança das corridas, portanto, o que segue será rigorosamente aplicado:

Os pilotos devem fazer todos os esforços razoáveis para usar a pista o tempo todo e não podem sair da pista sem um motivo justificável. (Define-se como “dentro da pista” o espaço compreendido entre as linhas que a limitam, incluindo as mesmas.

Os pilotos serão considerados como tendo saído da pista a partir do momento em que nenhuma parte de nenhum pneu do veículo esteja em contato com ela (ou sobre ela) e, para evitar dúvidas, as linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista, mas as zebras não são.

Nota:

No caso de uma infração na Qualificação o tempo da volta poderá ser excluído e o tempo da volta subsequente se for considerado que pode haver um benefício.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



E. Devolvendo uma vantagem duradoura:

O Procedimento que segue será estritamente aplicado:

"Se um veículo sair da pista seu piloto pode trazê-lo de volta. No entanto, isso só pode ser feito quando for seguro para si e para os outros concorrentes fazê-lo e sem obter nenhuma vantagem duradoura. A critério absoluto dos Comissários Desportivos, o fato de o piloto devolver a posição que ganhou nas condições acima descritas pode ser considerado um atenuante à falta cometida.

Nota(s):

Se, ao defender uma posição, um carro sair da pista (ou cortar uma chicane) e voltar na mesma posição, geralmente será considerado pelos Comissários Desportivos como tendo obtido uma vantagem duradoura e, portanto, e em geral, a posição deve ser devolvida, conforme prescrito nas regras. Ficará a critério exclusivo dos Comissários Desportivos determinar se o piloto de um veículo está "defendendo uma posição"

Rio de Janeiro, 12 de Novembro de 2025.

Comissão Nacional de Kart

Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br