



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO DE HOMOLOGAÇÕES/AUTORIZAÇÕES 2026
CADETE E GRUPO 3
PERÍODO 2027-2030

ÍNDICE

PRESCRIÇÕES GERAIS

Art. 1º - HOMOLOGAÇÃO

Art. 2º - CONDIÇÕES IMPOSTAS AOS FABRICANTES ATRAVÉS DA CNK/CBA

Art. 3º - PASSOS A SEGUIR PARA OBTER A HOMOLOGAÇÃO

Art. 4º - CALENDÁRIO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO 2026

Art. 5º - VENDAS

CRITÉRIOS DE HOMOLOGAÇÃO

Art. 6º - FABRICANTES RECONHECIDOS PELO CNK/CBA

Art. 7º - MODELO DE CHASSIS

Art. 8º - PRODUÇÃO MÍNIMA PARA RECONHECIMENTO DO EQUIPAMENTO HOMOLOGADO

CONTROLES E INSPEÇÃO

Art. 9º - CONTROLES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Art. 10º - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO

Art. 11º - TESTES E CONTROLES PÓS-HOMOLOGAÇÃO

Art. 12º - REGULAMENTO TÉCNICO DE HOMOLOGAÇÃO

Art. 13º - HOMOLOGAÇÕES FIA KARTING AUTORIZADAS CBA

Art. 14º - TAXAS

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

PRESCRIÇÕES GERAIS

Art. 1º - HOMOLOGAÇÃO

Homologação é o instrumento oficial da CNK/CBA de identificação de equipamentos para o uso específico no kartismo de competição, com vistas à sua fabricação em série e em quantidade suficiente para o atendimento da demanda de um determinado item, contido no grupo de homologação definido pela CNK/CBA.

Homologação representa o reconhecimento por parte do CNK/CBA de que um produto/equipamento foi construído em número suficiente conforme as especificações publicadas na regulamentação, que o credencia a ser usado em competições oficiais de kart no Brasil. Somente um fabricante reconhecido pela CNK/CBA pode receber uma homologação oficial CNK/CBA.

Para cada tipo de produto haverá uma “janela de homologação”, conforme tabela abaixo. O formulário H1-CBA deverá ser entregue à CNK/CBA de acordo com o último calendário publicado. A homologação será válida a partir do dia 1º de janeiro do ano seguinte e terá a validade descrita na tabela. Os produtos homologados serão listados no catálogo de produtos do fabricante, devendo ser disponibilizados normalmente para venda e serão objeto de um documento denominado “Ficha de Homologação”, redigido de acordo com formulário oficial, e registrado pela CNK/CBA.

Não serão concedidas extensões de homologação. Terminado o prazo de validade da homologação, o produto deverá passar novamente pelo processo completo (com eventual dispensa de 1 ou mais procedimentos, a critério da CBA), ainda que não tenha sofrido nenhuma modificação.

Períodos de Homologação:

2027 – 2030	2027 - 2029
Chassis Cadete e Grupo 3	Pneus
Freios – Cadete e Grupo 3	
Carenagens e ferragens – Cadete e Grupo 3	
Pára-choque traseiro – Cadete e Grupo 3	

A homologação não é uma garantia de participação em todas as categorias definidas pelo RNK (Regulamento Nacional de Kart) ou presentes em campeonatos organizados, supervisionados ou sancionados pelo CNK/CBA, sendo prerrogativa do CNK/CBA, dentro de seus regulamentos particulares, restringir ou liberar o uso de determinado equipamento em cada categoria.

Um número de série, determinado pelo CNK/CBA a partir do recebimento do Formulário H1-CBA, será estampado/marcado em cada unidade de produto homologado.

Cada número de série deverá se referir a um único produto homologado.

Art. 2º - CONDIÇÕES IMPOSTAS AOS FABRICANTES ATRAVÉS DA CNK/CBA

Quando um fabricante submete uma solicitação de homologação à CNK/CBA assume a responsabilidade de seguir o prescrito no ISC (International Sporting Code) da FIA, CDA (Código Desportivo de Automobilismo) da CBA, regulamentos técnicos da FIA Karting, CNK/CBA bem como qualquer regulamento complementar publicado pela FIA ou CBA. Sendo estabelecido que qualquer destas prescrições tenha sido desrespeitada, o CNK/CBA pode suspender a homologação concedida, temporária ou definitivamente, dependendo da infração. A suspensão da homologação não proíbe a venda do produto, mas impede que competidores usem este produto, no todo ou em parte, em qualquer competição sancionada, supervisionada ou organizada pela CBA.



Art. 3º - PASSOS A SEGUIR PARA OBTER A HOMOLOGAÇÃO

O CNK/CBA publica o calendário de procedimentos para homologação. Este calendário inclui:

- Datas-limite para o preenchimento e entrega dos formulários;
 - A data de início de validade das homologações concedidas;
- (consulte artigo "Validade da Homologação").

a) Baixar o arquivo de homologação no site da CBA (Acesso às Modalidades/Modalidade Kart/Homologações e Normas);

b) Preencher o Formulário de Homologação H1-CBA, enviar de volta à CBA, em conjunto com a Taxa de Homologação (de acordo com os valores publicados pelo CNK/CBA). Não haverá devolução ou crédito em caso de cancelamento ou não-concedimento/suspensão da homologação. Os custos de viagem e hospedagem dos inspetores da CBA serão cobrados dos fabricantes solicitantes.

Ao mesmo tempo um Formulário de Ficha de Homologação Provisório deverá ser enviado ao CNK/CBA por email.

c) O CNK/CBA vai assinar eletronicamente e registrar (carimbar) o Formulário H1-CBA, oficializando o recebimento da solicitação de homologação.

d) O CNK/CBA vai alocar um número de homologação e comunicá-lo ao fabricante até a data informada no calendário. Mas somente depois de confirmados os pagamentos relativos à solicitação de homologação.

e) Os Formulários de Homologação, na quantidade e formato requeridos de acordo com o regulamento devem ser analisados, registrados e carimbados pelo CNK/CBA, que se reserva o direito de examinar o equipamento a ser homologado nas quantidades requeridas. Para o Formulário de Homologação as fotos deverão ser digitais, em alta definição e ajustadas ao espaço do formulário.

f) O CNK/CBA vai informar ao fabricante a data da inspeção;

g) A Comissão de Inspeção será composta pelos seguintes membros, pelo menos:

- Presidente do CNK/CBA ou um representante
- Um Comissário Técnico reconhecido pelo CNK/CBA
- Representante da FAU sede do fabricante

h) Os Inspectores contam o número de exemplares válidos requerido pelo regulamento para o tipo. Escolhem aleatoriamente exemplares, e anotam separadamente seus números de série. Somente o fabricante será responsável pela compatibilidade do equipamento com o Formulário da Ficha de Homologação.

Durante a inspeção de homologação exemplares escolhidos aleatoriamente serão lacrados com o lacre oficial da CBA (a não ser que haja determinação explícita em contrário). Um número fixo de exemplares será selado e colocado à disposição da CNK/CBA durante todo o período de validade da homologação, e deverão ser enviados ao depósito do CNK/CBA imediatamente depois da inspeção de homologação, custeado pelo fabricante.

i) Os inspetores vão preencher um relatório, assinado por eles e por um representante do fabricante.

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



AVISO: todas as solicitações de homologação e inspeções serão canceladas sem reembolso das taxas pagas se os Formulários de Fichas de Homologação não estiverem preenchidos de maneira correta por ocasião do início da inspeção.

Art. 4º - CALENDÁRIO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO 2026

Calendário de procedimentos:

- Envio dos formulários H1 CBA para a CBA até 07 de agosto de 2026;
- As taxas de homologação CBA deverão ser pagas à CBA na mesma data da entrega dos formulários H1. Dados: Banco Bradesco S/A | Agência: 2545 | Conta: 922-9 | CNPJ: 00.108.522/0001-01
- Envio dos números de homologação CBA para as fábricas/representantes até 29 de agosto de 2026.
- Envio dos Formulários de Fichas de Homologação CBA para a CBA até 15 de setembro de 2026;
- Inspeções:

CBA: entre 01 de outubro e 31 de dezembro, IMPRETERIVELMENTE. Se o fabricante ou representante não estiver pronto para a vistoria até a data limite o processo estará cancelado, sem direito a reembolso dos valores descritos.

As despesas de viagem e estadia dos delegados CBA serão cobradas pela CBA dos fabricantes, com rateio das mesmas em caso de mais de uma inspeção na mesma cidade. Caso seja necessária uma nova inspeção dentro das datas-limite o fabricante arcará com os custos individualmente;

A CBA poderá conceder, a seu critério, visitas tardias devido a problemas logísticos de ordem geral e coletiva, de modo a garantir possibilidade ampla de efetivação das homologações solicitadas, com o objetivo de garantir aos praticantes do esporte o máximo de concorrência possível no mercado. Todavia, possíveis problemas que impactem o cumprimento das datas deverão ser informados à CBA até no máximo 30 de novembro de 2026.

- Publicação das listas provisórias de homologações CBA: a partir de 1º de janeiro de 2027;

A validade da homologação começará em 1º de janeiro, e durará conforme o período constante na tabela.

Depois da aprovação das solicitações de homologação uma lista será publicada pelo CNK/CBA o mais brevemente possível, conforme a disponibilidade do órgão.

Qualquer detalhe, bem como o resultado do processo de homologação pertinente a cada solicitação será encaminhado ao fabricante pelo CNK/CBA o mais brevemente possível.

Art. 5º - VENDAS

Produtos homologados devem ser vendidos com a sua respectiva Ficha de Homologação, ou ter o acesso à Ficha livre para qualquer interessado. Qualquer equipamento homologado pelo CNK/CBA deve estar disponível para compra por parte de qualquer interessado no Brasil. A homologação é propriedade da CNK/CBA.

CRITÉRIOS DE HOMOLOGAÇÃO

Art. 6º - FABRICANTES/REPRESENTANTES RECONHECIDOS PELO CNK/CBA

Uma empresa que a princípio apenas monta peças produzidas por outras empresas pode não ser qualificada como fabricante reconhecida pelo CNK/CBA.

Qualquer fabricante que queira submeter um produto ao processo de homologação do CNK/CBA pela primeira vez, ou um fabricante reconhecido que deseje desenvolver um novo conceito deve contactar o CNK/CBA seis meses antes da data-limite de entrega do formulário H1-CBA.

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

Para ser qualificado como um fabricante reconhecido pela CNK/CBA é necessário satisfazer os critérios abaixo:

PARA CHASSIS:

- Dominar a técnica e executar o desenho do chassi/quadro e seus componentes e das principais peças de segurança (mangas de eixo, os pedais e a coluna de direção), bem como determinar o processo de fabricação;
- Deter os direitos intelectuais sobre o chassi/quadro, seus componentes e das principais peças de segurança (mangas de eixo e a coluna de direção);
- Executar em sua fábrica os processos de soldagem do quadro de chassi e das principais peças de segurança (mangas de eixo e a coluna de direção)*;
- Garantir as operações de controle necessárias para assegurar que os parâmetros da homologação do produto sejam seguidos;
- Executar as operações de controle de materiais e qualidade de peças fabricadas pela empresa ou por terceiros (tubos, componentes de mangas de eixo e coluna de direção, mancal da coluna, pedais, cubos de roda, rodas, eixo traseiro, mancais traseiros, rolamentos, volante, suporte do volante, barras de direção, juntas esféricas, “arruelas de cáster”, assoalho, banco, tanque de combustível, suporte de coroa, suporte de disco).

* Durante as inspeções a empresa será obrigada a soldar 1 chassi (incluindo 1 par de mangas e coluna de direção) na presença dos inspetores (que, entretanto, não farão qualquer registro do processo, sendo suficiente como prova seu testemunho no relatório) e montá-lo completamente. Este chassi será checado conforme o regulamento técnico, lacrado e mantido sob guarda do fabricante. Um (1) segundo quadro será soldado (incluindo 1 par de mangas e coluna de direção) na presença dos inspetores. Estas peças serão lacradas e enviadas ao depósito CBA informado durante a inspeção, com os custos cobertos pelo fabricante. Serão considerados amostras-padrão, contra as quais qualquer chassi da mesma marca-modelo poderá ser comparado, em qualquer característica, mesmo não constante da Ficha de Homologação (aspecto das soldas, desenho específico dos componentes soldados, etc.)

O fabricante pode instalar os seguintes componentes sem ser o autor do mesmo (desde que sejam homologados ou autorizados pelo CNK/CBA):

- carenagem completa
- sistema de freio

PARA CARENAGENS:

- Ser o proprietário intelectual e físico de todos os desenhos técnicos do produto;
- Ser o proprietário dos moldes e dos dispositivos de produção;
- Possuir capacitação para o projeto de elementos de carenagem e ferragens associadas;
- Deter os direitos intelectuais sobre as carenagens e pára-choques, isto é:
 - definir as operações e escopo de fabricação;
 - ter conhecimento técnico apropriado.
- Realizar nas instalações do fabricante as operações de controle necessárias para garantir a segurança e concordância das peças com os dados da Ficha de Homologação;
- O fabricante deve projetar e desenhar os elementos plásticos, embora a produção possa ser sub-contratada;
- PAINEL FRONTAL (BICO): A partir desta janela de homologação os Painéis Frontais (Bicos) deverão ser fabricados pelo processo de SOPRO (plastic air-blow moulded) para oferecer o máximo desempenho em termos de absorção de impactos e nivelar o desempenho em relação ao recuo em caso de toques.
- Para esta homologação fica determinado que todas as especificações constantes do Regulamento de Homologação FIA KARTING 2026 em relação a este componente devem ser seguidos, à exceção dos testes de impacto e recuo, que serão adotados a partir da janela seguinte.

23.1 Princípios

- Todas as peças de carenagem serão feitas em plástico e um ou mais elementos de suporte. A estrutura dos Painéis Frontais (Bicos) serão produzidas através do processo de SOPRO (plastic air-blow moulded). As peças de carenagem deverão ser acabadas de maneira impecável, sem apresentar natureza improvisada e sem cantos vivos ou arestas cortantes. O raio mínimo em qualquer ângulo ou canto deverá ser de 5mm. Não poderão estilhar ou formar cantos vivos ou arestas cortantes em caso de quebra, e poderão se apresentar em qualquer cor.

- O Painel Frontal deve apresentar, na sua face frontal, uma superfície vertical (com tolerância de +/- 10° medida no centro do Painel Frontal em relação ao plano vertical teórico) com comprimento mínimo de 180mm e altura mínima de 50 mm localizado imediatamente acima da altura mínima do solo. Dentro desta superfície vertical (180 mm – 50 mm), nas duas direções, uma aresta ou curva é aceitável, mas nenhum ponto desta poderá ter um raio mínimo menor que 200 mm.

- Somente a partir da próxima janela, deverão ser submetidas e aprovadas nos testes FIA Tear-Off Tests e Vertical Push Tests.

PARA FREIOS:

- Ser o proprietário intelectual e físico de todos os desenhos técnicos do produto;
- Possuir capacitação para o projeto de sistemas de freio;
- Deter os direitos intelectuais sobre os componentes do sistema de freio, isto é:
 - definir as operações e escopo de fabricação,
 - ter conhecimento técnico apropriado.
- Realizar nas instalações do fabricante as operações de montagem necessárias para construir o sistema de freios, bem como realizar as operações de controle necessárias para garantir a segurança.

Art. 7º - MODELO DE CHASSIS

Um “modelo” é definido por uma série de características. É determinado por objetos similares que possam ser reproduzidos. A definição de “modelo” se aplica a chassis idênticos de uma produção em série distinguíveis por um desenho definido e mesmas dimensões pré-estabelecidas, dentro de tolerâncias também pré-determinadas.

Para o caso de um chassi de kart ser homologado, o critério de características que diferenciam 2 modelos são:

- distância entre-eixos,
- larguras externas dianteira e traseira,
- diâmetro dos elementos tubulares principais ($\varnothing \geq 21$ mm e $L > 150$ mm),
- quantidade de elementos tubulares principais ($\varnothing \geq 21$ mm e $L > 150$ mm),
- quantidade de “curvas” nos elementos tubulares principais,

Art. 8º - PRODUÇÃO MÍNIMA PARA RECONHECIMENTO DO EQUIPAMENTO HOMOLOGADO OU AUTORIZADO

Para esta homologação, 20 unidades, sendo todos montados ou (opcional)

- 10 completamente montados
- 10 desmontados, mas com a totalidade de suas peças disponíveis para inspeção

Para equipamentos sendo re-homologados não é necessário apresentar as 20 unidades. Apenas 2 unidades do quadro deverão ser soldadas na presença dos Vistoriadores CBA.

Para esta janela de homologação/autorização, chassis do Grupo 3 fabricados em outros países e homologados FIA Karting poderão ser autorizados por representantes com empresas estabelecidas no Brasil para esta finalidade, bem como os sistemas de freio correspondentes a estes chassis.

As peças de carenagens também poderão ser importadas mas sua aplicação no chassi Cadete, e seu uso nas categorias Cadete e Mirim, ou em qualquer outra que use o chassi Cadete está proibida.



Para estes chassis e categorias, apenas peças produzidas no Brasil e homologadas CBA serão autorizadas. Estas peças também poderão ser usadas nas categorias em que os chassis Grupo 3 forem empregados.

Para aplicação exclusiva no Grupo 3:

Com a finalidade de sincronizar as janelas de homologação CBS e FIA, esta janela de homologação, que se estenderá por 4 anos, permitirá que:

- a) Os fabricantes nacionais possam modificar seus produtos (Tokens de Atualização), em 2 dimensões, dentre todas as constantes das respectivas Fichas de Homologação;
- b) Os representantes de marcas de fora do país, que fizeram a Autorização de produtos no Brasil, troquem os produtos autorizados pelos correspondentes homologados FIA ao final do ano de 2027, excluindo o para-choques traseiro. Não adotaremos o novo conceito de semi-cobertura das rodas traseiras nesta janela.

Cada peça atualizada deverá passar por novo processo de lacração.

CONTROLES E INSPEÇÃO

Art. 9º - CONTROLES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS

O CNK/CBA organizará inspeções para checar as características técnicas do chassi em relação ao Regulamento Técnico e a quantidade de unidades idênticas produzidas, bem como a exatidão das informações constantes do Formulário da Ficha de Homologação. Estas inspeções serão realizadas conforme a conveniência do CNK/CBA, e sob a supervisão do Presidente do CNK.

As inspeções serão conduzidas por inspetores escolhidos pelo CNK dentro da composição constante do Art. 3º, item g), e nenhum inspetor deverá ter qualquer ligação (profissional, comercial, etc.) com o Fabricante que estiver sendo inspecionado.

A qualquer momento restará sobre o Fabricante o ônus de provar aos Inspectores que a Aplicação está em ordem, seguindo todos os requisitos para a homologação.

A CNK/CBA pode cobrar taxas adicionais se mais de uma inspeção se mostrar necessária para a homologação de um equipamento.

A CNK/CBA se reserve o direito de, a qualquer momento, checar homologações existentes e, desta forma, pode requisitar informações adicionais dos Fabricantes, executar testes e medições em unidades disponíveis no mercado, entre outros controles. Se ficar estabelecido que qualquer informação falsa foi fornecida, o CNK/CBA pode cancelar a homologação em questão.

Art. 10º - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO

a) Antes do início da inspeção, um Inspetor deve certificar-se de que o Formulário H1-CBA está devidamente assinado e carimbado pela CBA

b) Inspectores devem examinar as instalações de produção para o equipamento em questão e certificar-se de que são consistentes em todos os aspectos (suficientes, completas, e que tenham efetivamente sido utilizadas para a produção das unidades em inspeção).

c) Inspectores devem examinar documentos relativos à produção e entrega de componentes, matéria-prima e outros insumos necessários à produção das unidades inspecionadas, incluindo:

- documentos de importação,
- invoices,
- dados de controle de produção (PCP).

d) Inspectores devem buscar informação diretamente de fornecedores de peças e sub-conjuntos de que as entregas correspondem a pelo menos o número de unidades exigido para a inspeção, e o Fabricante deve autorizar e auxiliar os Inspectores nesta tarefa, se assim for solicitado.

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) O Fabricante deve garantir que a quantidade de unidades requerida esteja dentro das instalações da empresa durante a Inspeção.

f) PARA CHASSIS: como descrito anteriormente no item 6) os inspetores deverão lacrar uma (1) unidade completa do modelo a ser homologado (com quadro, mangas e coluna de direção soldados na presença dos inspetores), mais um (1) quadro completo com mangas e coluna de direção (também soldados na presença dos inspetores). Inspeção e lacração serão imediatas após a produção de cada unidade, e os Inspetores deverão estar presentes durante todo este procedimento. A unidade completa lacrada ficará à disposição do CNK/CBA nas instalações do Fabricante e deverá ser guardada durante todo o período de homologação para futura referência. O quadro com mangas e coluna será enviado ao depósito da CBA.

Se um fabricante desejar homologar um modelo idêntico (ou o mesmo modelo, sem qualquer alteração) sob o mesmo número de homologação para o período de homologação seguinte, não será necessário apresentar novo conjunto de unidades, devendo o Fabricante apenas seguir os demais passos da Homologação, até a soldagem do chassi referência e seu envio.

g) PARA FREIOS: uma (1) unidade lacrada ficará à disposição do CNK/CBA no fabricante e uma (1) deverá ser enviada ao depósito do CNK/CBA, por conta do Fabricante, para futura referência, e lá ficará por todo o período da homologação.

Se um fabricante desejar homologar um modelo idêntico (ou o mesmo modelo, sem qualquer alteração) sob o mesmo número de homologação para o período de homologação seguinte, não será necessário apresentar novo conjunto de unidades, devendo o Fabricante apenas seguir os demais passos da Homologação.

h) PARA PEÇAS DE CARENAGEM: Durante a inspeção os inspetores deverão selecionar aleatoriamente 1 unidade por modelo a ser homologado, que serão lacrados e colocados à disposição do CNK/CBA. Inspeção e lacração serão imediatas após a escolha de cada unidade, e os Inspetores deverão estar presentes durante todo este procedimento. Uma (1) unidade lacrada ficará à disposição do CNK/CBA nas instalações do Fabricante e deverá ser guardada durante todo o período de homologação para futura referência. Uma (1) unidade lacrada ficará à disposição do CNK/CBA, devendo ser enviada ao depósito do CNK/CBA, por conta do Fabricante, para futura referência, e lá ficará por todo o período da homologação.

l) Se:

- Em qualquer momento o Fabricante se negar ou não puder fornecer informações solicitadas pelos inspetores conforme os critérios previamente determinados com base em confidencialidade, ou

- Os Inspetores não conseguirem checar as informações constantes no Formulário H1, Formulário da Ficha de Homologação, ou

- Por qualquer outro motivo que o CNK/CBA determinar ser necessário

O CNK/CBA poderá solicitar a participação de uma empresa de auditoria publicamente reconhecida para realizar a checagem das informações acima. Os custos serão reembolsados à CNK/CBA no 1º caso e pagos pelo CNK/CBA no 2º e 3º casos, a menos que uma irregularidade seja encontrada, sendo então reembolsados pelo Fabricante.

J) Todos os documentos obtidos são confidenciais. Deverão ser mantidos sob os cuidados do CNK/CBA durante a totalidade da validade da homologação, e somente poderão ser divulgados com a autorização do Fabricante.

k) Em havendo evolução do processo de fabricação de qualquer produto homologado que, não alterando as características constantes da Ficha de Homologação, possa torná-lo diverso das unidades de referência lacradas durante a inspeção (melhoria de qualidade/processo de

soldagem/usinagem/metallurgia, entre outros) e que possa causar dúvidas em eventuais vistorias técnicas e comparações, o CNK/CBA deverá ser contatado para que possa proceder as devidas correções/substituições das unidades de referência, após a conferência de que a modificação de processo não diferencia o produto de sua Ficha de Homologação.

Art. 11º - TESTES E CONTROLES PÓS-HOMOLOGAÇÃO

Se um Fabricante ou piloto/equipe inscrito em qualquer prova promovida, sancionada ou regulamentada por uma FAU ou pela CBA registrar um protesto, ou por decisão unilateral do CNK/CBA, o mesmo se reserva o direito de selecionar exemplares aleatoriamente no mercado, ou na própria fábrica sem aviso prévio, e compará-las com um dos exemplares lacrados e que estejam à sua disposição, no Fabricante ou em seu Depósito, para garantir que a qualidade ou as características do equipamento em produção continuam seguindo os parâmetros verificados na Inspeção de Homologação. O Fabricante deverá ser capaz de fornecer 1 unidade para testes ou medições a qualquer momento durante o período de homologação. A falha neste quesito será assumida pelo CNK/CBA como reprovação no controle pós-homologação.

- Aceitação dos controles pós-homologação

Ao solicitar a homologação de seu equipamento ou produto, o Fabricante automaticamente afirma aceitar o que está determinado no presente regulamento e aceita qualquer procedimento de controle que o CNK/CBA realize para garantir a conformidade da amostra com o verificado na Inspeção de Homologação.

- Compromisso do Fabricante em manter a estabilidade do produto

Ao solicitar a homologação de seu equipamento ou produto, o Fabricante se compromete a não modificar o desenho, materiais ou seu método fundamental de produção.

- Se a amostra for aprovada nos testes e medições de comparação, o Fabricante será informado de que os mesmos foram realizados e que houve aprovação;

- Se a amostra for reprovada, a não-conformidade da amostra será assumida como daquela amostra apenas. Um relatório será produzido e o Fabricante será informado do ocorrido através de uma carta oficial. O Fabricante poderá solicitar, dentro de 15 dias por carta registrada ao CNK/CBA, um novo controle da peça, com a sua presença, nas mesmas condições do primeiro controle. Se a média dos 2 testes ainda estiver for a dos parâmetros a peça será reprovada. Se for aprovada o caso estará encerrado.

Caso sejam nos dois casos necessários ensaios destrutivos uma segunda peça será adquirida no mercado, da mesma forma que a primeira.

- Cancelamento da homologação

Se a não-conformidade for estabelecida conforme as linhas anteriores (peça reprovada) a homologação será cancelada.

O seguinte procedimento será usado para o cancelamento da homologação.

- O Fabricante será informado pelo CNK/CBA do cancelamento da homologação
 - O mesmo será responsável pela implementação da decisão do CNK/CBA assumindo os custos.
- Uma vez que a medida de cancelamento da homologação for tomada o produto/equipamento não será mais aceito em qualquer competição organizada/sancionada ou supervisionada pela CBA ou pelas FAUs.

Custos adicionais advindos dos testes e controles realizados serão enviados ao Fabricante. Cumpre salientar que o Fabricante não poderá solicitar nova homologação, na próxima janela, se estiver em débito com o CNK/CBA.

Art. 12º - REGULAMENTO TÉCNICO DE HOMOLOGAÇÃO:

CADETE: conforme normas CBA

GRUPO 3: conforme FIA Karting Technical Regulations, excetuando-se os testes de impacto das peças de carenagem. Segue tradução:

ARTIGO 4: REGULAMENTO GERAL DO CHASSIS

4.1 Chassi

O chassi é composto pela estrutura do chassi e seus principais e peças auxiliares.

4.1.1 Quadro do chassi

A estrutura do chassi é a principal parte de suporte do kart. Ele serve como base para as peças principais do chassi e incorpora as peças auxiliares.

Deve ser fabricado para absorver as forças produzidas quando o kart está em movimento.

A flexibilidade e a suspensão do quadro vêm das propriedades elásticas da construção tubular e do material utilizado

A estrutura do chassi é feita de tubos de aço com seção transversal cilíndrica. Inclui os suportes dos eixos dianteiro e traseiro e é soldado em uma peça para que não possa ser desmontada.

4.1.2 Material da estrutura do chassi

O aço estrutural ou liga de aço usado como material da estrutura do chassi deve atender às classificações ISO 4948 e ISO 4949. Apenas aços de liga com pelo menos um elemento de liga com conteúdo em massa $\leq 5\%$ são permitidos.

O aço deve ser capaz de passar no teste de força de contato: um magneto-padrão, definido de acordo com o Apêndice 4, deve permanecer preso à superfície dos tubos da estrutura do chassi. Antes deste teste, a superfície de contato deve ser limpa com um abrasivo de qualquer tratamento superficial (tinta, cromação, banho, etc).

4.1.3 Modificações

A estrutura do chassi pode ser modificada dentro das dimensões descritas na Ficha de Homologação e no Regulamento Técnico FIA.

4.2 Partes principais do chassi (Grupo 3)

As peças principais do chassi transmitem as forças provenientes da pista para o quadro do chassi através dos pneus. Elas incluem:

- as rodas com cubos;
- o eixo traseiro;
- a coluna de direção; e
- os "U"s de manga.

Ver Desenho nº 1.0.

4.2.1 Requisitos

As peças principais do chassi devem estar firmemente presas umas às outras ou à estrutura do chassi. Uma construção rígida é obrigatória: articulações ou juntas flexíveis não são permitidas.

Conexões articuladas são permitidas apenas para a coluna de direção e para as barras que a ligam às mangas de eixo.

4.2.2 Eixo traseiro

O diâmetro do eixo traseiro deve corresponder à categoria em que o kart é inserido. Em todas as categorias, o eixo traseiro deve ser feito em aço magnético. Cada eixo traseiro deve ter, por dentro e por fora, uma aresta ou um chanfro em cada ponta. O chanfro não deve ter arestas vivas.

A espessura da parede do eixo depende do diâmetro externo do eixo. Deve obedecer aos seguintes critérios em todos os pontos (exceto nas regiões de chavetas):

Máx. diâmetro externo (mm)

30

Min. espessura (mm)

4,9

4.3 Peças auxiliares do chassi

As peças auxiliares do chassi incluem todos os elementos que não fazem parte do chassi principal e contribuir para o funcionamento correto do kart,

De acordo com o Regulamento Técnico.

São peças auxiliares do chassi os componentes do sistema de direção, pedais e kits de pedais, assento, silenciador de admissão, motor, escape, silenciador de escape, radiador, freios e pára-choques e suas conexões correspondentes, pontos de fixação, tubos de reforço e seções. Abas de fixação do assento e barras estão incluídas. As barras estabilizadoras só devem ser conectadas à tubos da estrutura do chassi.

4.3.1 Requisitos

As peças auxiliares devem estar firmemente presas, não caindo enquanto o kart está em movimento e não apresenta risco para o motorista ou outros concorrentes. Conexões flexíveis são permitidas.

4.4 Pedais/kits de pedais

Qualquer que seja a sua posição, os pedais nunca devem sobressair na frente do chassi, incluindo o pára-choques.

O pedal do freio deve ser colocado na frente do cilindro mestre. O pedal do acelerador deve estar equipado com uma mola de retorno. Uma ligação mecânica entre o pedal do acelerador e o carburador é mandatória.

Os kits de pedais para apoiar os pés do piloto só podem ser usados se fornecidos pelo fabricante do chassi.

4.5 Sistema de direção

O sistema de direção consiste em um volante, cubo do volante, coluna de direção, suporte da coluna de direção e dois braços de direção conectados às mangas de eixo. Um espaçador pode ser usado entre o volante e o cubo.

Embora seja uma conexão articulada, o sistema de direção deve se mover apenas axialmente quando o kart está em movimento. Todos os outros movimentos são aceitos apenas dentro de sua faixa mecânica normal de folga.

Todas as peças devem ser firmemente fixadas umas às outras com parafusos. O método de fixação deve oferecer a máxima segurança (parafusos, arruelas, porcas autotravantes e/ou cupilhas).

4.5.1 Volante

O volante deve ser feito de aro contínuo, não incorporando nenhum ângulo obtuso (180-360°) em sua forma básica. Os terços superior e inferior da circunferência podem ser retos ou de um raio diferente do resto do aro. Os aros do volante são fabricados com estrutura metálica de aço ou alumínio. O cubo do volante deve estar firmemente preso à coluna com pelo menos um parafuso M6 (grau mínimo 8,8) e uma porca autotravante.

4.5.2 Coluna de direção

A coluna de direção deve ser montada no chassi com um suporte e uma junta articulada. Deve ser fixado com um sistema de cupilha ou porca auto-travante do mancal inferior e/ou dois colares próximos ao mancal superior de coluna. A coluna de direção deve ter um diâmetro mínimo de 18 mm, espessura mínima de parede de 1,8 mm e ser construída em aço magnético.

4.5.3 Braços de direção

Braços de direção podem ser ajustáveis com juntas esféricas reguláveis em cada extremidade do braço. Eles devem ser feitos de alumínio ou aço e seguramente fixado com porcas e parafusos autotravantes.

4.5.4 Dispositivos de volante

Nenhum dispositivo de volante (como um painel, comando, etc) montado no volante pode sobressair mais de 20 mm o plano definido pela frente do volante ou apresentar arestas. Ver TD nº 1.2.

4.6 Assoalho

É obrigatório ter assoalho em material rígido estendendo-se do suporte central para a frente da estrutura do chassi. Deve apresentar lateralmente um tubo ou dobra que impeça os pés do piloto deslizarem para fora do assoalho ao chão.

O assoalho pode ser perfurado, mas os furos não devem ter diâmetro superior a 10 mm e devem ser separados por quatro vezes seu diâmetro, no mínimo. Além disso, um furo com um máximo

diâmetro de 35 mm é permitido para acesso à coluna de direção.

A bandeja de piso pode ser feita de material compósito.

4.7 Tanque de combustível

Qualquer receptáculo contendo combustível fluído para o motor. O tanque de combustível deve ser fixado firmemente ao chassi e projetado de tal forma que nem o tanque nem os tubos (que devem ser flexíveis) apresentem qualquer perigo de vazamento durante a competição.

Uma fixação rápida ao chassi é fortemente recomendada.

O tanque de combustível não deve de forma alguma ser moldado para atuar como um dispositivo aerodinâmico.

Deve alimentar o motor apenas sob pressão atmosférica normal. Isso significa que, além da bomba de combustível localizada entre o tanque e o carburador, qualquer sistema (mecânico ou não) que possa influenciar a pressão interna do tanque de combustível não é permitido.

É obrigatório colocar o tanque de combustível entre os tubos principais do quadro do chassi, à frente do assento e atrás do eixo de rotação do rodas da frente.

4.8. Assento

O assento do piloto deve ser projetado para evitar que ele se mova para os lados ou para a frente nas curvas ou frenagens. Pode ser feito de material compósito.

4.8.1 Placas de reforço

Placas de reforço são necessárias para suportar a parte superior do assento. Devem ter espessura mínima de 1,5 mm, superfície de 13 cm² e diâmetro mínimo de 40 mm.

4.8.2 Apoios e escoras do assento

Todos os suportes e escoras do assento devem ser aparafusados ou soldados em cada extremidade. Se não forem usados, esses suportes e escoras do assento devem ser removidos

da estrutura do chassi e do assento.

4.9 Para-choques

As proteções dianteiras, laterais e traseiras são obrigatórias. Eles devem ser feitos de tubos redondos de aço magnético. Os pára-choques devem estar de acordo com a categoria em que o kart está classificado.

4.10 Carenagem

A carenagem é composta por todas as partes do kart que estão em contato com ar além das partes mecânicas definidas nos Artigos 4 e 5, o tanque de combustível e a placa de identificação.

4.10.1 Elementos da carenagem

A carenagem deve estar de acordo com a categoria em que o kart está classificado. De acordo com a classe, deve ser composta por uma carenagem frontal, um kit de montagem de carenagem frontal, um painel frontal, duas carrocerias laterais e uma proteção de roda traseira/para-choque traseiro.

4.10.2 Materiais

A carenagem deve estar impecavelmente acabada, não ser improvisada e não ter arestas vivas. O raio mínimo de qualquer ângulo ou canto é de 5 mm. Se plástico for usado, ele não deve lascar ou formar bordas afiadas como resultado de possível quebra. Pode ser de qualquer cor.

4.11 Proteção da roda traseira (Pára-choque Traseiro)

Nos Grupos 1, 2 e 3, é obrigatório o uso de uma proteção da roda traseira (Pára-choque Traseiro) homologada que atende à categoria em que o kart é classificado.

A proteção da roda traseira deve ser feita por injeção-sopro, sem enchimento de espuma, e não deve apresentar qualquer risco de segurança.

Em nenhuma circunstância poderá situar-se acima do plano definido pela parte superior das rodas traseiras.

A superfície de proteção da roda traseira deve ser uniforme e suave; a proteção da roda traseira não deve conter cortes ou aberturas diferentes das homologadas.

A proteção da roda traseira deve ser fixada ao chassi em pelo menos dois pontos usando suportes homologados com a proteção. Esses suportes devem ser montados (possivelmente por meio de estruturas flexíveis) aos dois tubos principais do chassi (respeitando a dimensão homologada F).

Somente o fabricante do chassi tem permissão para modificar o chassi para que se monte a proteção da roda traseira.

4.12 Freios

O sistema de freio deve atender à categoria em que o kart é classificado.

4.12.1 Função

Os sistemas de freio devem ser hidráulicos. As linhas de freio devem ser de aço ou revestidos exteriormente em aço inoxidável.

Nas categorias de tração direta, o freio deve funcionar apenas no eixo traseiro e, portanto, em ambas as rodas traseiras simultaneamente.

Nas categorias com câmbio, os freios devem acionar os eixos dianteiro e traseiro. Deve haver sistemas operacionais frontais e traseiros independentes. Deve um dos sistemas falhar, o outro deve garantir uma frenagem adequada.

4.12.2 Controle de freio

O controle do freio, ou seja, a ligação entre o pedal e a(s) bomba(s), deve ser duplicado para segurança e estar sempre em conformidade com a Ficha de Homologação.

Se um cabo for homologado, deve ter um diâmetro mínimo de 1,8 milímetros.

4.12.3 Discos de freio

Discos de freio de aço, aço inoxidável ou ferro fundido são permitidos. A superfície dos discos de freio pode ser modificada por esmerilhamento, perfuração, ranhuramento, mas apenas pelo fabricante e sob sua única responsabilidade. Os discos de freio modificados devem estar de acordo com as dimensões descritas na Ficha de Homologação.

4.12.6 Resfriamento do freio

O disco de freio traseiro e a pinça podem ser resfriados com um tubo de resfriamento de freio feito pelo fabricante. Deve estar bem fixado, não alcance mais do que o assento e não se estenda sob o chassi.

4.13 Rodas

Uma roda é constituída por um aro equipada com um pneumático, com o sem câmara. "Conjunto de rodas" significa duas rodas dianteiras e duas rodas traseiras. Somente os pneus podem entrar em contato com o solo quando o piloto está sentado no kart.

Qualquer sistema ou válvula para ajustar, limitar ou monitorar a pressão dos pneus quando

a roda está em uso não é permitido. Apenas pneus da mesma marca e tipo são permitidos de cada vez. A fixação das rodas aos cubos e eixos deve ser feita através de parafusos e porcas autotravantes M8.

Pressão máxima de montagem: 4 bar.

4.13.1 Dimensões da roda

Grupo 3 e Cadete: roda dianteira traseira de 5 polegadas

Diâmetro externo máximo 260 mm 290 mm

Largura máxima 120 mm 150 mm

Os números acima são as dimensões máximas da roda, com um pneu montado e uma pressão de ar de 1 bar.

4.14 Rodas

Para os Grupos 1, 2 e 3 somente rodas de 5 polegadas conforme desenho técnico 1.1 são permitidas. Diâmetro do acoplamento dos pneus com a roda 126.2 mm com tolerância de +0/-1 mm no diâmetro. Largura da área de acoplamento do pneu: min. 10 mm. Diâmetro externo mínimo: 136.2 mm.

ARTIGO 10: REGULAMENTO DO GRUPO 3

10.1 Chassis

10.1.1 Dimensões do chassi Grupo 3

Distância entre eixos: 950 mm.

Bitola: pelo menos 2/3 da distância entre eixos utilizada (distância entre os centros dos pneus direito e esquerdo)

Largura total: 1100 mm no máximo.

Altura: 650 mm máximo, medido a partir do piso, sem o assento.

O chassi deve respeitar sempre as dimensões indicadas. Nenhuma peça pode sobressair além do quadrilátero formado pela carenagem dianteira, pelas rodas e pela proteção da roda traseira.

10.1.2 Características do chassi

Apenas seis tubos de aço, com dimensão de 28 x (2 ± 0,1) mm, são permitidos para a estrutura do chassi. Quatro tubos de aço de suporte do assento devem ser soldados à estrutura do chassi. Rolamento do eixo traseiro: máximo dois. Modificações na estrutura do chassi (por exemplo, posição dos tubos) só são permitidas dentro das dimensões descritas na Ficha de Homologação. As curvas de tubo só podem ser movidas no tubo onde foram mostradas na Ficha de Homologação.

10.2 Eixo traseiro – GRUPO 3

Diâmetro externo máximo de 30 mm (espessura da parede de acordo com o Artigo 4.2.2).

Comprimento: 960 ± 10 mm.

Massa: 2.900 ± 100 gr.

Não mais será usado o conjunto do Chassis Cadete.

10.3 Capacidade do tanque de combustível: 3 litros mínimo.

10.4 Para-choques

Proteções frontais e laterais são obrigatórias. Devem ser fabricados em tubo redondo de aço magnético e homologados com a carroceria. Na ausência de pára-choques traseiro, é obrigatória a proteção homologada da roda traseira. Ver TD nº 3.0.

10.4.1 Pára-choques dianteiro

O pára-choques dianteiro é composto por dois elementos: uma barra superior com um diâmetro mínimo de 16 mm e duas curvas de canto com um raio constante. O comprimento reto entre as curvas deve ser de 300 mm. A barra deve ser fixada em duas fixações soldadas da estrutura do chassi, que devem estar afastadas 500 mm e centralizadas no eixo longitudinal do kart.

Altura: mínimo de 155 mm e máximo de 205 mm a partir do solo (medido até o topo do tubo). Uma barra inferior com diâmetro mínimo de 20 mm e duas curvas de canto com um raio constante. O comprimento reto entre as curvas deve ser de 270 mm.

A barra deve ser fixada em duas fixações soldadas da estrutura do chassi, que devem estar afastadas 390 mm e centralizadas no eixo longitudinal do kart. As fixações devem ser horizontal e verticalmente paralelas ao eixo do kart e permitir uma inserção de 50 mm da barra. Altura: mínimo de 70 mm e máximo de 110 mm (medido até o topo do tubo).

Projeção dianteira em balanço do tubo principal: mínimo de 280 mm.

Esses dois elementos devem estar alinhados verticalmente, conforme indicado nos TDs nº 3.0 e 3.2 e em ângulo reto com o piso ou bandeja/tubos do chassi principal. Ambas as barras devem ser conectadas pelo suporte do para-choque dianteiro. O para-choque dianteiro deve ser independente da fixação do pedal e permitir a montagem da carenagem dianteira obrigatória.

10.4.2 Para-choque lateral

O para-choque lateral é composto por dois elementos feitos de tubos redondos de aço que são centrados em relação ao eixo longitudinal do kart. Cada elemento deve ser composto por uma barra inferior e uma barra superior. Devem ter um diâmetro de 20 mm.

Comprimento reto mínimo: 280 mm para a barra inferior e 180 mm para a barra superior. Largura total: 360 mm mínimo e 400 mm máximo para a barra inferior, 360 mm mínimo e 480 mm máximo para a barra superior (medido ao ponto médio do tubo) em relação ao eixo longitudinal do kart. Cada barra deve ser fixada a dois acessórios de tubo soldados que devem estar separados por 380 ± 5 mm (medido até o ponto médio do tubo). Essas fixações devem ser paralelas ao solo, perpendiculares ao eixo do chassi e permitir a inserção da barra em 50 mm.

Altura da barra superior: 160 mm mínimo do solo (medido até o topo do tubo.)

10.5 Carenagem

A Carenagem deve ser homologada pela CBA com o pára-choque e acessórios que o acompanham. A combinação de elementos de carenagem homologados é permitida. No entanto, as duas carenagens laterais devem ser usadas juntas como um conjunto. Nenhum elemento da carroceria pode ser utilizado como tanque de combustível ou para fixação de lastro. Ver TD nº 3.1.

10.5.1 Material Ver Artigo 4.10.2.

10.5.2 Painel dianteiro (Bico)

O Painel Dianteiro (Bico) deve ser limitado à altura das rodas dianteiras e não ter arestas vivas. Não deve ser capaz de reter água, cascalho ou qualquer outra substância.

Largura mínima: 850 mm.

Largura máxima: bitola dianteira

Folga máxima entre as rodas dianteiras e a traseira da carenagem: 160 mm.

Saliência frontal: máximo de 630 mm. Ver TD nº 3.1.

Kit de montagem do Painel Dianteiro. Ver TD nº 3.2.

10.5.3 Painel Superior Dianteiro (Gravata)

O Painel Superior Dianteiro não deve estar localizado acima do plano horizontal definido pela parte superior do volante. Não deve impedir o funcionamento normal dos pedais nem cobrir nenhuma parte dos pés na posição normal de condução. Deve permitir uma folga de pelo menos 50 mm entre o painel e o volante e não deve ultrapassar a carenagem dianteira.

Largura: mínimo de 250 mm e máximo de 300 mm.

A parte inferior do painel deve ser fixada de forma segura na parte frontal da estrutura do chassi, direta ou indiretamente. Sua parte superior deve ser fixada de forma segura ao suporte da coluna de direção com uma ou mais barras independentes. Um espaço para números de corrida deve ser fornecido no painel frontal.

10.5.4 Carenagem Lateral

A superfície da Carenagem lateral deve ser uniforme e lisa; não deve conter orifícios além dos necessários para a fixação. Nenhuma parte da carenagem lateral pode cobrir qualquer parte do condutor sentado na posição normal de condução. A carenagem lateral não deve se sobrepor à estrutura do chassi vista por baixo. Não deve ser capaz de reter água, cascalho ou qualquer outra substância e deve ser fixado de forma segura aos pára-choques laterais. Um espaço para números de corrida deve ser fornecido na superfície vertical próximo às rodas traseiras. A carroçaria lateral não deve, em caso algum, situar-se acima do plano definido pela parte superior dos pneus dianteiros e traseiros ou sobressair mais de 30 mm para além do plano definido pela aresta exterior das rodas dianteiras e traseiras (rodas dianteiras na reta posição). A carenagem lateral deve ter uma distância ao solo mínima de 25 mm e máxima de 60 mm.

Espaço entre a frente da carenagem lateral e as rodas dianteiras: 130 mm no máximo.

Espaço entre a traseira da carenagem lateral e as rodas traseiras: máximo de 60 mm.

Em condições de chuva, a carenagem lateral não deve ultrapassar o plano definido pela borda externa das rodas traseiras. Ver TD nº 3.1.

10.5.5 Proteção das rodas traseiras

Uma proteção das rodas traseiras deve ser colocada na altura das rodas traseiras.

Espaço entre a parte dianteira da proteção traseira e a superfície das rodas traseiras: mínimo 15 mm e máximo 50 mm.

Largura: mínimo 1.040 mm, máximo o da largura traseira total.

Distância ao solo: mínimo de 25 mm e máximo de 60 mm em pelo menos três espaços de largura mínima de 180 mm, localizados na extensão das rodas traseiras e na linha central do chassi.

Saliência traseira: máximo de 370 mm.

10.6 Freios Todos os freios do Grupo 3 devem ser homologados pela CBA. Somente freios 2WP são permitidos nas classes de acionamento direto.

10.7 Rodas

No Grupo 3, apenas são permitidas aros de 5 polegadas com pneus de 5 polegadas homologados. Ver Artigos 4.13-4.15 do TR.

10.9 Massa do kart

Total (incl. piloto): mínimo 110 kg

Kart (sem combustível): mínimo 55 kg



Art. 13º - HOMOLOGAÇÕES FIA KARTING AUTORIZADAS CBA

- O processo de vistoria dos lotes necessários para aprovação CBA seguirá a partir do final da homologação FIA Karting. As inspeções da FIA terminam em 31 de outubro, e os certificados de homologação (Fichas de Homologação) são liberados no mês seguinte. É necessário aguardar estes passos para iniciar o processo de importação, e mais o período de traslado.
- Desta forma, as inspeções CBA ocorrerão a partir de janeiro, não sendo autorizados a participar de competições em território nacional os equipamentos cujo processo não tiver sido realizado.

Art. 14º - TAXAS:

São cobradas para custear a armazenagem das amostras-padrão e medições em protestos que não requeiram o emprego de laboratórios de Metrologia, caso haja protestos ou verificações periódicas/aleatórias.

Valor-base de R\$ 2.900,00 por ano de validade de homologação/autorização para equipamentos Cadete e Grupo 3. Serão 4 anos de validade

Chassis: R\$ 11.600,00

Freios Grupo 3: R\$ 11.600,00 por sistema completo (não será cobrada taxa para homologação de freios Cadete)

Carenagens: R\$ 2.900,00 para cada tipo de peça de carenagem

- A medida tem por objetivo facilitar a entrada de novos fabricantes, permitindo a homologação de Painel Superior Dianteiro, Painel Dianteiro, Lateral e Pára-choques Traseiro separadamente ou em grupos de 2, 3 ou 4.

- Empresas importadoras deverão pagar R\$ 2.900,00 por tipo de peça de carenagem.

- Fabricantes nacionais que estejam homologando simultaneamente frente a FIA Karting e CNK/CBA (Grupo 3) não terão de pagar as taxas CNK/CBA, apenas as custas de viagem e estadia dos Inspetores CNK/CBA, fora os custos FIA Karting.

Para quaisquer dúvidas, favor contatar a CNK, pelo e-mail cnk@cba.org.br

Atenciosamente,

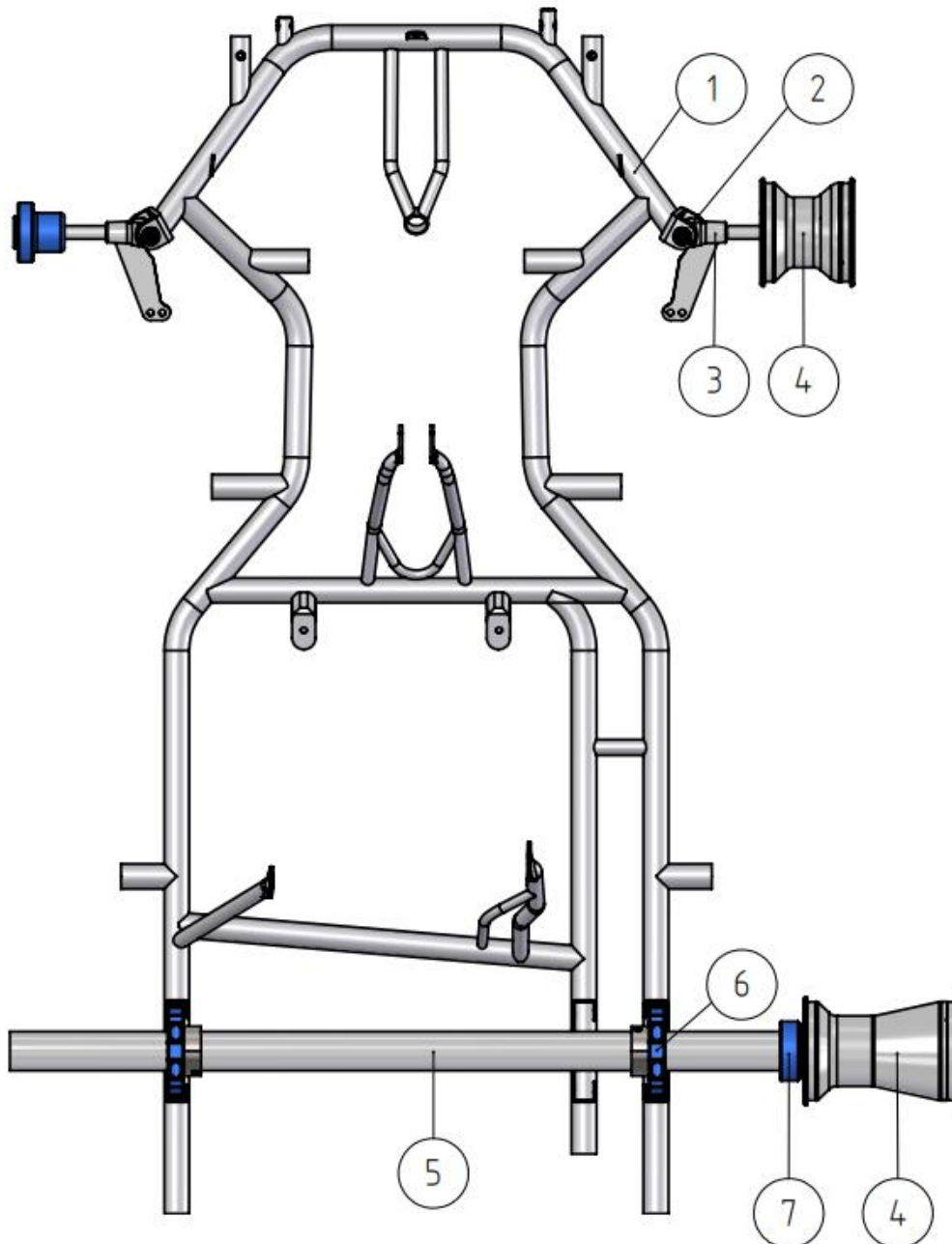
Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente - CNK
Abril 2026

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

Desenho Técnico 1.0: quadro de chassi e componentes principais do chassi.



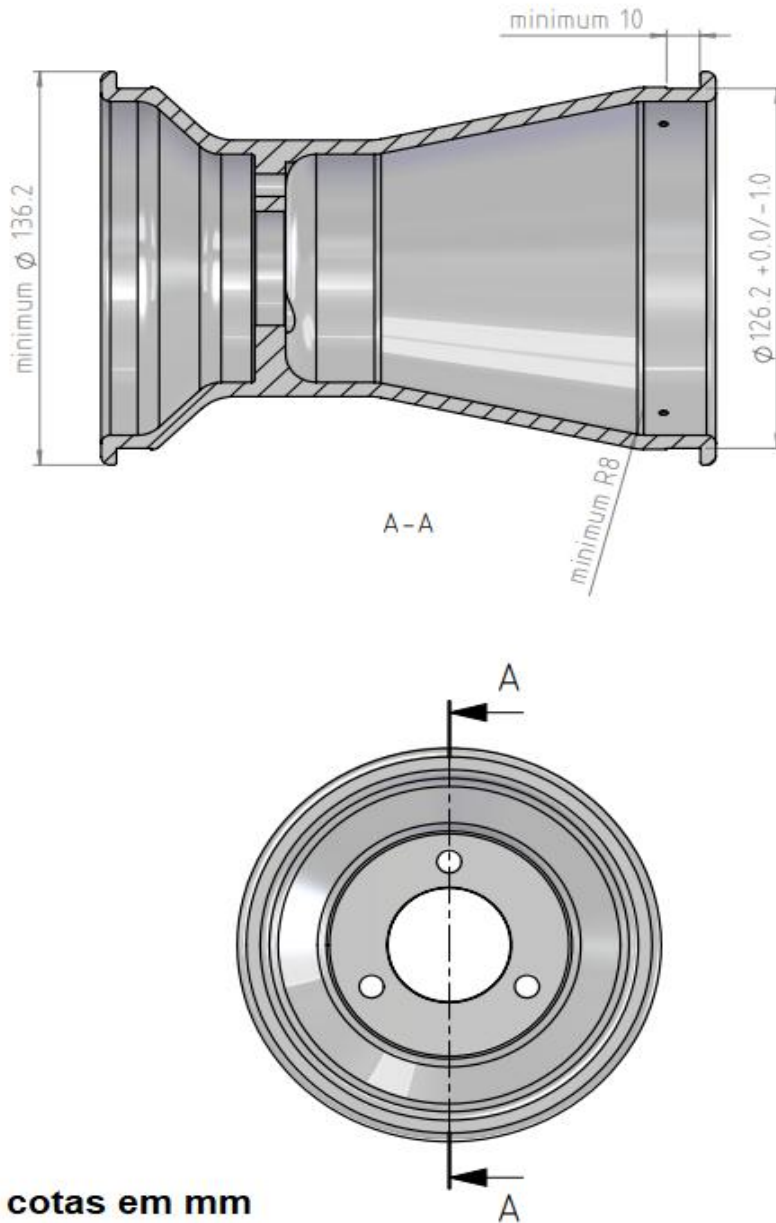
- 1 – Suporte do eixo dianteiro
- 2 – “U” de manga (kingpin)
- 3 – Mangas de eixo
- 4 – Rodas
- 5 – Eixo traseiro
- 6 – Suporte, ou mancal, de eixo traseiro
- 7 – Cubo de roda traseiros

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895

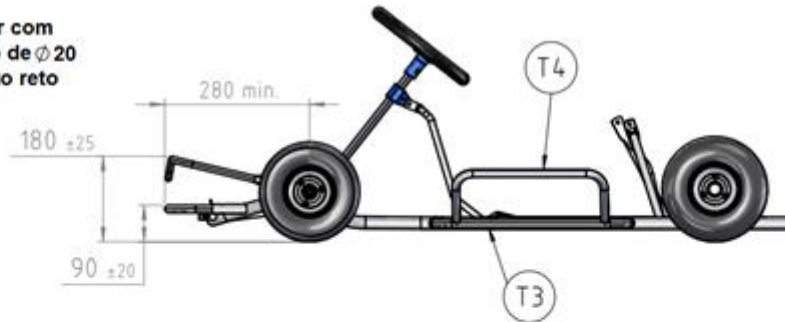
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

Desenho Técnico 1.1: Rodas



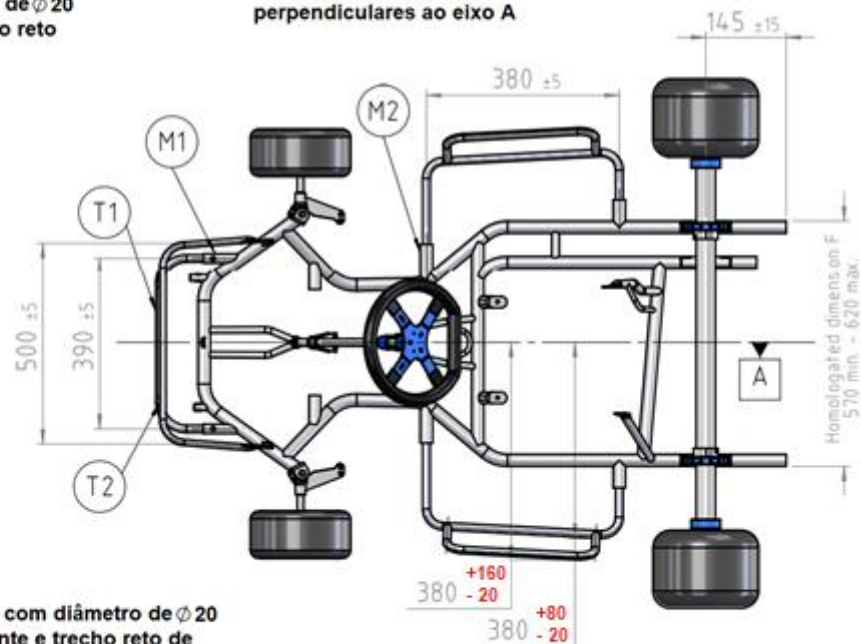
Desenho Técnico 3.0: para-choques, Grupo 3

T4: tubo superior com diâmetro externo de $\phi 20$ com comprimento reto de: 180mm



T3 ; tubo inferior com diâmetro externo de $\phi 20$ com comprimento reto de: 280mm

M2: conexões horizontais perpendiculares ao eixo A

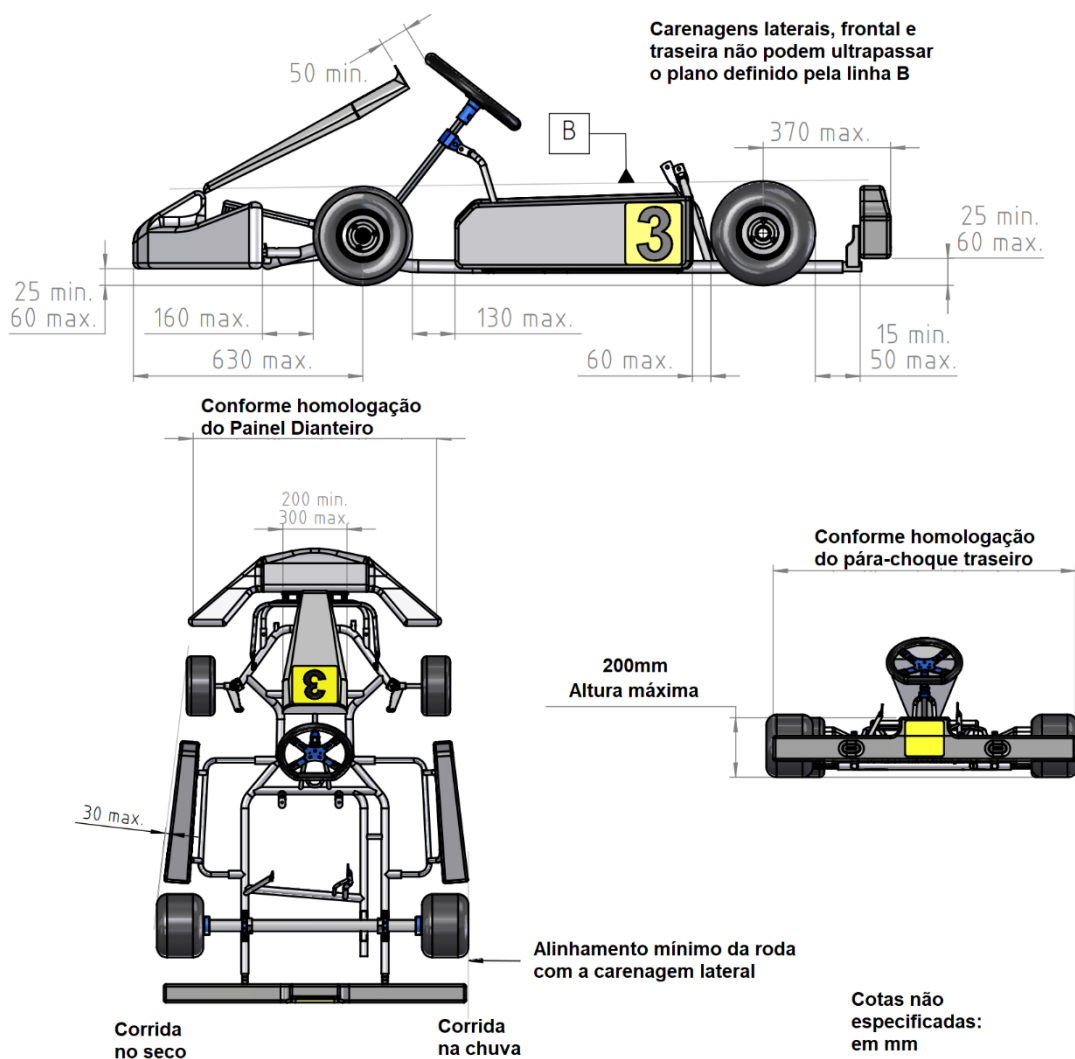


T1: tubo inferior com diâmetro de $\phi 20$ com raio constante e trecho reto de 270mm

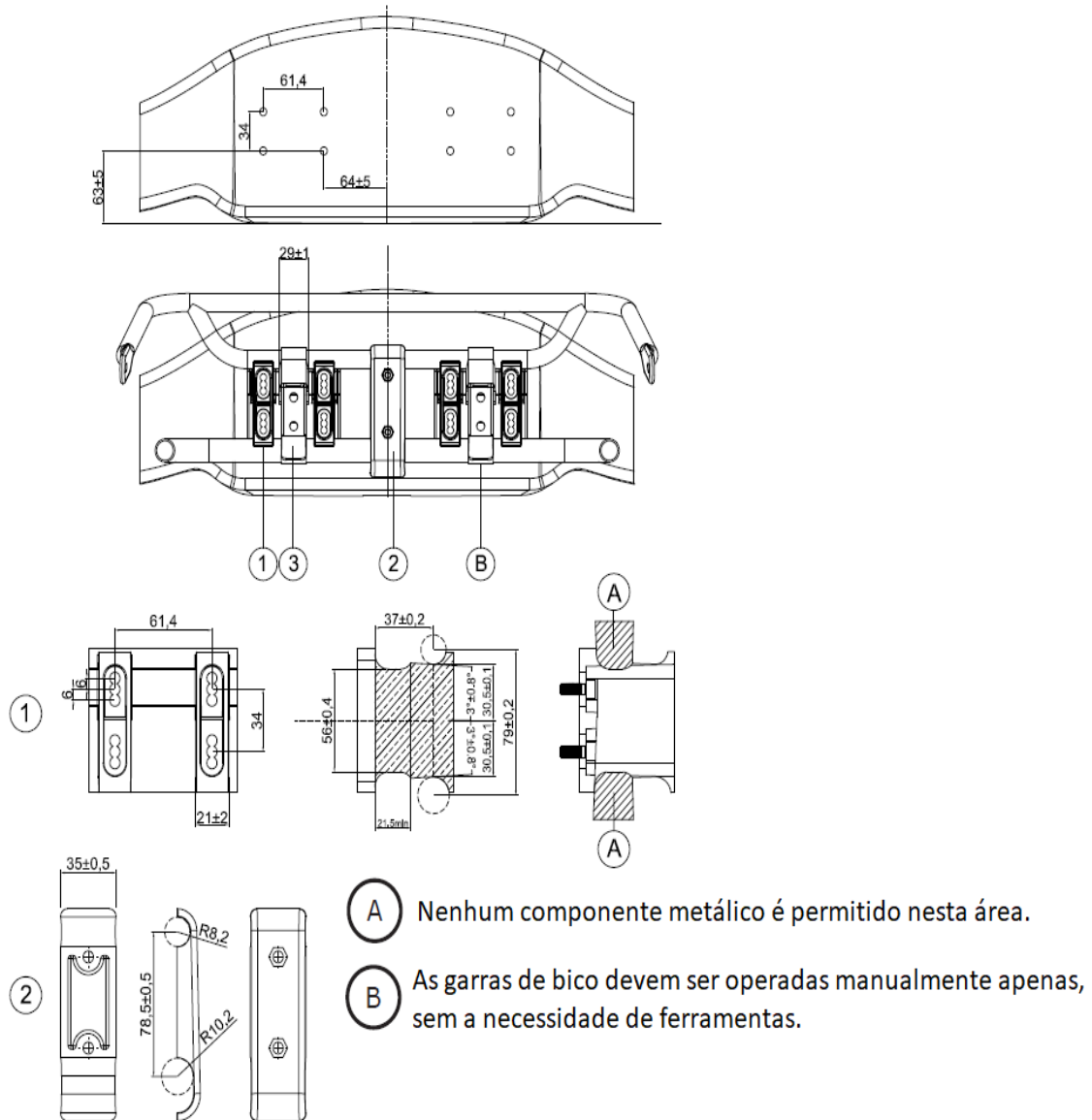
T2: tubo superior com diâmetro externo de $\phi 16$ com raio constante e trecho reto de 300mm

M1: conexões inferiores horizontais e paralelas ao eixo A

Desenho Técnico 3.1: carenagens, Grupo 3



Desenho Técnico 3.2: kit de montagem, painel dianteiro (bico)



- Só é permitido montar o Painel Dianteiro no kart usando o kit de montagem descrito. Nenhum outro dispositivo é autorizado. Deve ser possível ao Painel Dianteiro movimentar-se para trás de maneira livre, sem que haja interferência restritiva com nenhum outro componente ou parte do kart.

- Os para-choques dianteiros devem estar firmemente conectados ao kart e apresentar superfície lisa. Qualquer trabalho mecânico ou outra intervenção para maximizar a fricção dos para-choques dianteiros é estritamente proibida.

- Estes dois elementos devem estar alinhados e em ângulo reto com o assoalho/plano do quadro de chassis, como indicado no desenho técnico 3.0

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



Definição do Kit de Montagem do Painel Dianteiro (Bico)

- Suporte de montagem para o painel dianteiro (2 peças e 8 parafusos)
- Suporte dos para-choques dianteiros (duas metades e 2 parafusos)
- Presilhas reguláveis (2 peças, metálicas)

Rio de Janeiro, 24 de abril de 2026.

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