



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

REGULAMENTO DESPORTIVO

ÍNDICE

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1 - Das Normas.....	4
Artigo 2 - Da Promoção e Organização.....	4
Artigo 3 - Da Supervisão.....	4
Artigo 4 - Do Regulamento Particular de Prova.....	4
Artigo 5 - Da Participação.....	5

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Artigo 6 - Dos Pilotos de Kart.....	5
Artigo 7 - Da Promoção de Pilotos.....	7
Artigo 8 - Das Categorias e Idades.....	8
Artigo 9 - Da Indumentária.....	10
Artigo 10 - Do Uso do Box ou do Parque Fechado.....	11



CAPÍTULO III – DAS PROVAS

Artigo 11 - Da Tomada de Tempo e Treinos Oficiais.....	12
Artigo 12 - Da Formação do Grid de Largada.....	13
Artigo 13 - Da Largada da Prova.....	13
Artigo 14 - Do Acesso à Pista.....	15
Artigo 15 - Do Final de Atividades de Pista.....	15
Artigo 16 - Da Classificação.....	15
Artigo 17 – Das Infrações.....	16

CAPÍTULO IV – DAS PENALIDADES

Artigo 18 – Das Penalidades.....	16
Artigo 19 – Do Painel Frontal.....	19
Artigo 20 - Da Emissão de Cheque Sem Provimento de Fundos ou Sustado.....	18

CAPÍTULO V – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Artigo 21 – Da Validade.....	18
Artigo 22 – Do Lacre / Da Identificação.....	19
Artigo 23 – Dos Procedimentos.....	19

CAPÍTULO VI – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 24 – Do Direito de Reclamação.....	20
Artigo 25 – Da apresentação e do endereçamento da reclamação.....	21
Artigo 26 – Dos prazos e do atendimento da reclamação.....	21



Artigo 27 – Das reclamações desportivas e técnicas.....	21
Artigo 28 – Do direito de recurso aos Comissários Desportivos.....	22
Artigo 29 – Do direito de recurso à Comissão Disciplinar.....	22
Artigo 30 – Do resultado.....	22

CAPÍTULO VII – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 31 – Do Circuito de Rua.....	22
-------------------------------------	----

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 32 – Dos casos omissos.....	23
Artigo 33 – Das responsabilidades.....	23



CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO

Artigo 1 – Das normas: O presente Regulamento obedecerá às normas do CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA – CDI / FIA, do REGLEMENT SPORTIF DE KARTING – FIA Karting, do REGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING – FIA Karting e do CÓDIGO DESPORTIVO DE AUTOMOBILISMO – CDA / CBA, 2025.

Artigo 2 – Da Promoção e da Organização: A promoção e a organização de qualquer evento serão atribuições da CBA, da(s) FAU(s) ou dos clubes filiados, ou ainda de empresas promotoras legalmente constituídas, devidamente autorizadas e aprovadas pelos clubes filiados, pelas FAUs, ou pela CBA, sob a supervisão da FAU ou da CNK, conforme o caso.

Artigo 3 – Da Supervisão: A supervisão dos eventos será exercida pela COMISSÃO NACIONAL DE KART – CNK, nos eventos de âmbito internacional, nacional e interestadual, pelas FAU(s) e Ligas reconhecidas pela CBA nos de âmbito estadual, intermunicipal e municipal.

Artigo 4 – Do Regulamento Particular de Prova – RPP: O Regulamento Particular deverá ser divulgado com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias para competições em vias públicas e até o término das inscrições para circuitos ou percursos permanentes e/ou temporários. O evento se iniciará no primeiro horário constante do Regulamento Particular da Prova. Fica facultado ao organizador do evento antecipar a abertura das pré-inscrições para até 120 (cento e vinte) dias em relação à data final do mesmo. Após iniciadas as vistorias e as atividades de pista, quaisquer modificações no RPP somente poderão ser efetuadas pelos Comissários Desportivos, através de adendo. O RPP deverá conter:

- I Citação específica de que o evento estará submetido ao CDI, ao RIK, ao CDA e a este RNK.
- II Nomes do campeonato / evento / prova;
- III Data / local da realização;

- IV Nome do(s) promotor(es) do evento;
- V Nome do organizador do evento;
- VI Nome(s) da(s) entidade(s) supervisora(s) do evento;
- VII Nome das Autoridades desportivas: Presidente da CBA, Presidente da FAU, Presidente do clube organizador e outras que se fizerem necessárias;
- VIII Nome dos Oficiais de Competição:
 - a) Comissários Desportivos;
 - b) Diretor de Prova;
 - c) Diretor Adjunto;
 - d) Comissários Técnicos;
 - e) Juiz de Fato;
 - f) Juízes de Largada e de Chegada;



- g) Secretária (o);
- h) Serviço Médico – Médico Responsável – nº do CRM;
- i) Nome da equipe de cronometragem e seu responsável;
- j) E outros que se fizerem necessários;
- IX Descrição detalhada das competições programadas especificando:
 - a) Categorias;
 - b) Número mínimo/máximo de pilotos;
 - c) Combustível, óleo dois tempos e mistura;
 - d) Outras informações que se fizerem necessárias.
- X Dados do Kartódromo:
 - a) Nome;
 - b) Endereço completo e contatos;
 - c) Pista:
 - 1) Largura;
 - 2) Comprimento;
 - 3) Sentido de Rolamento;
- XI Informações completas sobre as inscrições, tais como: requisitos, valor (es), local (is), horário(s) e data de abertura e de encerramento;
- XII Informações sobre a segurança;
- XIII Quadro completo com as datas e horários de treinos, vistoria de equipamentos e indumentária, “briefing”, provas e solenidades.

Artigo 5 – Da participação: Somente poderão participar de competições de kart pilotos portadores da CÉDULA DESPORTIVA NACIONAL emitida pela CBA, dentro de seu prazo de validade, com exceção de pilotos estrangeiros devidamente autorizados pelas ASNs – *National Sporting Authority* – Autoridade Esportiva Nacional de origem, e somente para os eventos abertos a pilotos de outros países.

- I Somente poderão participar dos Treinos Livres Oficiais, Tomadas de Tempo, Baterias ou Provas, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da Secretaria de Prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Artigo 6 – Dos pilotos de kart: Para participação em provas de kart, será exigida a Cédula Desportiva Nacional CBA 2025.

- I Graduação das licenças da Cédula Desportiva Nacional:
 - a) Piloto Mirim de Kart – PMK;
 - b) Piloto Cadete de Kart – PCK;
 - c) Piloto Junior de Kart – PJK;
 - d) Piloto Novato de Kart – PNK;
 - e) Piloto Graduado de Kart – PGK;
 - f) Piloto Sênior de Kart Am– PSK-Am;



- g) Piloto Sênior de Kart Pro – PSK-Pro;
- h) Piloto de Kart Indoor – PKI.

II Para requerer a Licença para Kart, os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de idade:

- a) PMK – Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2025.
- b) PCK – Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2025.
- c) PJK – Aberta a pilotos com idades entre 12 e 14 anos, completados em 2025.
- d) PNK – Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completadas em 2025.
- e) PGK – Aberta a pilotos com idades entre 14 e 27 anos, completados em 2025.
- f) PSK-Am – Aberta a pilotos com idade de 28 anos, completados em 2025, e acima, sem experiência prévia na categoria Graduado 2 Tempos ou similar e/ou sem títulos nacionais nas categorias Júnior e Novato.
- g) PSK-Pro – Aberta a pilotos com idades de 28 anos, completados em 2025, e acima, promovidos da PGK, PSK-Am, PSK-B ou da PNK, respeitando os limites de idade. Pilotos filiados como PSK-A até 2022 poderão solicitar filiação PSK-Pro.
- h) PKI – Exclusiva para competições com karts tipo Rental, dotados de proteção envolvente em todo o chassi e com motores de 4 tempos, e aberta a pilotos com idade de 13 anos, completados em 2025.

Parágrafo Primeiro: A licença PNK somente será obtida por pilotos com a idade exigida na alínea “d” deste Inciso, em início de carreira nas competições oficiais do kart, e desde que nunca tenham obtido as licenças PJMK e PJK até 2024, com experiência em competições de karts com motores 2 tempos. Pilotos com apenas um ano de experiência no kart exclusivamente com filiação PJK, poderão solicitar a filiação PNK.

Parágrafo Segundo: Pilotos com experiência exclusiva em competições para karts com motores de 4 tempos, não podem solicitar licença PGK. Estes deverão ser licenciados somente como PNK, a partir do ano em que completam 14 anos.

Parágrafo Terceiro: Somente para as categorias de motores 2 tempos, a participação de pilotos PSK-Am em provas destinadas aos pilotos PSK-Pro é permitida, já a participação de pilotos PSK-Pro não será permitida em categorias destinadas exclusivamente a pilotos PSK-Am.

III Condições para emissão de cédulas desportivas de Kart: o piloto, quando da solicitação de sua cédula desportiva, deverá optar pela licença adequada à categoria em que irá participar no ano, respeitando os limites de idade contidos no inciso II deste artigo e currículo (quando aplicável), sendo permitida a solicitação de promoção dentro do mesmo ano, podendo ser aceita ou não pela CBA. A participação do piloto em qualquer categoria que não seja a diretamente correspondente à sua licença deve ser prevista em Regulamento Particular.

Parágrafo Primeiro: Pilotos com Cédula Desportiva PKI poderão ter suas licenças de kart trocadas no mesmo ano (por PJK, PNK ou PSK-Am, pendente de análise pela CBA). Pilotos que já tenham sido licenciados como PKI, com 14 anos de idade completados em 2025, poderão ser licenciados como PNK, seguindo o Inciso 2, Parágrafo Primeiro, deste Artigo.

Parágrafo Segundo: Qualquer piloto poderá solicitar a mudança de licença durante o ano, desde que seja como promoção para licença superior e que tenha atingido a idade necessária, os resultados exigidos, ou qualquer outra condição imposta neste regulamento. A solicitação poderá ou não ser admitida, a juízo da CBA.

Parágrafo Terceiro: a licença PPNE poderá ser solicitada a qualquer momento, mediante comprovação de enquadramento.



Artigo 7 - Da Promoção e Demissão de Pilotos

A - Promoção

- I Das licenças PMK, PCK e PJMK até 2024 a promoção será exclusivamente por idade.
- II PGK – Piloto Graduado de Kart:
 - a) Promovido da licença PJK, observado o limite de idade e experiência prévia. Não solicitando licença PNK, conforme Artigo 6, Inciso II, Parágrafo Primeiro, o piloto terá licença PGK;
 - b) Promovido da licença PNK:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - 2) Classificado em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - c) Pilotos acima de 14 anos de idade, completados em 2025, com diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA, a pedido (pendente de análise pela CBA);
- III PSK-Pro – Piloto Sênior de Kart Pro:
 - a) Promovido da licença PSK-Am até 2024:
 - 1) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Sênior-Am, ou que tenha admitido pilotos PSK-Am, respeitado o limite de idade;
 - 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Sênior-Am, ou que tenha admitido pilotos PSK-Am, respeitado o limite de idade, a pedido;
 - 3) Classificados do 1º (primeiro) ao 5º (quinto) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria PSK-Pro, ou que tenha admitido pilotos PSK-Pro, respeitado o limite de idade;
 - 4) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato, ou que tenha admitido pilotos PNK, respeitado o limite de idade;
 - 5) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato, ou que tenha admitido pilotos PNK, respeitado o limite de idade, a pedido
 - b) Promovido da licença PGK – obrigatório, observado o limite de idade;
 - c) Pilotos com 28 anos de idade, completados em 2025, com diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA, a pedido (pendente de análise pela CBA)
 - d) Pilotos com 28 anos de idade completados em 2025 com licença PGC-A, PGC-B, PGVT-A, PGVT-B ou PGRV.
 - e) Pilotos PSK-Am classificados em competições da categoria OK, respeitado o limite de idade:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais dessa categoria;
 - 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs dessa categoria, a pedido;



- f) Pilotos PSK-Am classificados em competições das categorias de equipamentos Shifter-Kart (ou KZ), respeitado o limite de idade:
- 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais dessas categorias de equipamentos;
 - 2) Classificados em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs, respeitado o limite de idade, a pedido;
- IV PNK – Piloto Novatos de Kart;
- a) Promoção de Piloto Novato de Kart – PNK para Pilotos Sênior de Kart Am – PSK-Am: piloto Novato de Kart com 28 anos de idade completados em 2025, desde que não enquadrado no Artigo 6º, II, f.
 - b) Promovido da licença PNK para Piloto Sênior de Kart Pro – PSK-Pro:
 - 1) Classificados do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugares nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK);
 - 2) Classificado em 1º (primeiro) lugar nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais e nos Campeonatos Estaduais promovidos pelas FAUs na categoria Novato (ou que tenha admitido pilotos PNK), a pedido;
- V Dos resultados alcançados nas categorias de equipamentos com motores de 4 tempos não resultarão em promoção dos pilotos.

B - Demissão

- I PGK – Piloto Graduado de Kart:
O Piloto portador da licença PGK, que iniciou sua carreira com licença PNK, não enquadrado no Artigo 7º, Inciso II, “b”, que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, poderá retornar à licença PNK, salvo análise da CBA, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.
- II PSK-Pro – Piloto Senior de Kart Pro:
- a) O Piloto portador da licença PSK-Pro que deixar de renová-la por prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não enquadrado no Artigo 6º, Inciso III, “f”, ou não tiver sido 1º (primeiro) colocado nos Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais abertos as licenças Senior Am / Senior B (ou que tenha admitido pilotos PSK-Am / PSK-B), a qualquer momento, poderá obter à licença PSK-Am, salvo análise da CBA, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.
 - b) Piloto promovido a PSK-Pro, conforme Artigo 7 - A, alínea III, itens a), e) e f), sem resultados descritos nos itens citados, poderá solicitar sua demissão para PSK-Am, pendente de análise por parte do CTDN. A solicitação poderá ou não ser aceita.

Artigo 8 – Das categorias e idades:

- I Mini – MN - aberta a pilotos com idades entre 9 e 12 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK.
- II OKN Júnior - OKNJ: Aberta a pilotos com idade mínima de 12 anos e máximo de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Pilotos com 11 anos de idade completados em 2025 poderão solicitar a participação nesta categoria, em função de experiência e compleição física, pendente de aprovação por parte do CTDN, mas não



- concorrerão aos prêmios oferecidos pela CBA em eventos realizados e promovidos pela entidade.
- III OKN - OKN: Aberta a pilotos com no mínimo 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor.
- IV OK Júnior - OKJ: Aberta a pilotos com no mínimo 12 anos e máximo de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Pilotos com 11 anos de idade completados em 2025 poderão solicitar a participação nesta categoria, em função de experiência e compleição física, pendente de aprovação por parte do CTDN, mas não concorrerão aos prêmios oferecidos pela CBA em eventos realizados e promovidos pela entidade.
- V OK - OK: Aberta a pilotos com idade mínima de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor.
- VI Novatos – N – aberta a pilotos portadores de licença PNK da CBA.
- VII Sênior Am – S X30 – aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Am.
- VIII Sênior Pro – SP X30 – aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am.
- IX OKN Master – OKNM – aberta a pilotos portadores das licenças CBA PSK-Pro e PSK-Am.
- X Super Sênior – SS – Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA para kart;
- XI Grand Super Sênior – GSS – Aberta a pilotos com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA para kart;
- XII Sênior 60+ – S60 – Aberta a pilotos com idade de 60 anos, completados em 2025, e acima, portadores de licença CBA para kart;
- Parágrafo Primeiro:** As categorias Grand Super Senior– GSS e Sênior 60+ – S60 são distintas, ainda que seus pilotos devam participar das atividades dos eventos, em um mesmo grid. A premiação será sempre em separado, assim como a outorga do título de cada uma delas.
- XIII Shifter Kart Graduado – SKG – aberta a pilotos portadores da Cédula Desportiva Nacional PGK e PSK-Pro. É proibida a participação de pilotos filiados como PSK-Am e PNK nesta categoria.
- XIV Shifter Kart Sênior – SKS – aberta a pilotos Portadores da Cédula Desportiva Nacional PSK-Am e PSK-Pro;
- XV Shifter Kart Super Sênior – SKSS: aberta a pilotos a partir do ano em que completam 40 anos.
- XVI Shifter Kart Grand Super Sênior – SKGSS: aberta a pilotos a partir do ano em que completam 50 anos.
- Parágrafo Segundo:** As categorias Shifter Kart Senior– SKS, Shifter Kart Super Sênior – SKSS e Shifter Kart Grand Super Senior - SKGSS são distintas, ainda que seus pilotos devam participar das atividades dos eventos em um mesmo grid. A premiação será sempre em separado, assim como a outorga do título de cada uma delas.
- Parágrafo Terceiro:** portadores de Licenças Desportivas da CBA PGC-A, PGVT-A e PGRV ou equivalente internacional estão autorizados a competir nas categorias Shifter-Kart, sem que seja necessário possuir licença específica para Kart, respeitados os limites de idade. A participação destes pilotos na categoria Shifter Kart Graduado – SKG fica depende de análise da organização do evento.
- XVII Mirim – M - aberta a pilotos portadores da licença PMK da CBA.
- XVIII Cadete – C – aberta a pilotos portadores de licença PCK da CBA.
- XIX F-4 Junior – F4J – aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2025, portadores das licenças CBA PCK e PJK.



- XX F-4 – F4 – aberta a pilotos portadores de licença PNK da CBA.
- XXI F-4 Graduado – F4G – aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK e PSK-Pro. É proibida a participação de pilotos filiados como PSK-Am nesta categoria.
- XXII F-4 Sênior – F4S – aberta a pilotos portadores de licença CBA PSK-Am e PSK-Pro.

Parágrafo Quinto: A participação nas categorias e F4 Sênior estará VEDADA a pilotos que se enquadrem nas condições abaixo:

- i. Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados em algum dos últimos três anos nas categorias: Shifter-Kart (KZ), OK, OKN, Graduado 2T (separado em A e B ou não), Sênior-Pro / Sênior A (2T), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro, Regional Cup ou Copa Brasil;
- ii. Pilotos com pelo menos 2 títulos de campeão em Campeonato Nacional nas categorias Shifter-Kart (KZ), OK, Graduados 2T (separado em A e B ou não) e Sênior Pro / Sênior A (para motores 2 tempos), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master;
- iii. O campeão e vice das categorias destinadas a pilotos com filiação PJK (para motores 2 tempos) em Campeonato Nacional de 2024, se tiver sido promovido.

Nestes casos os pilotos estão facultados a competir na F4 Graduado.

- XXI F-4 Super Sênior – F4SS - Aberta a pilotos com idade de 40 anos, completados em 2025, e acima;
- XXII F-4 Grand Super Sênior– F4GSS - Aberta a pilotos com idade de 50 anos, completados em 2025, e acima;
- XXIII F-4 60+ – F460 – Aberta a pilotos com idade de 60 anos, completados em 2025, e acima.

Parágrafo Sexto: As categorias F4 Grand Super Senior– F4GSS e F4 60 – F460 são distintas, ainda que seus pilotos devam participar das atividades dos eventos em um mesmo grid. A premiação será sempre em separado, assim como a outorga do título de cada uma delas.

Artigo 9 – Da indumentária: será obrigatório o uso de:

- a) Capacete de proteção com viseira, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, ou, para as licenças PMK, PCK e PJK, SFi 24.1, dentro do seu prazo de validade. Não será aceito capacete com qualquer dano.
 - b) Macacão homologado pela FIAKarting, conforme normas publicadas pela entidade, dentro da validade;
 - c) Luvas e sapatinhas de competição;
 - d) Colete protetor de costelas em bom estado (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies semi-rígidas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Recomenda-se o uso dos coletes por dentro do macacão.
 - e) Para as categorias Mirim, Cadete e Mini o protetor de pescoço. Para as demais categorias será recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava, recomendando o uso da “camisa balaclava”.
- I A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer atividades de pista, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores. Em caso de chuva, o piloto poderá usar sobre-viseira giratória, mantendo a viseira original e o macacão de chuva por cima do macacão homologado.
- II No macacão deverá constar, de forma legível, o nome do piloto, e aconselha-se constar seu tipo



sanguíneo e fator RH, não podendo o mesmo apresentar furos ou rasgos e nem deixar expostas partes do corpo. A identificação do piloto no capacete é recomendada também.

- III As luvas deverão ser totalmente fechadas e não poderão, em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostas qualquer porção da mão e do punho.
- IV A indumentária completa (incluindo colete) deverá ser apresentada para vistoria no horário constante da programação do evento ou quando for solicitada por um oficial de competição.
- V A responsabilidade pelo uso da indumentária completa e homologada é única e exclusiva do piloto e dos responsáveis em caso de menores de idade. A participação do piloto nos treinos, na Tomada de Tempo e nas Provas com a indumentária irregular o sujeitará às penalidades previstas no CDA e RNK, e a identificação desta irregularidade em tempo hábil por um Comissário poderá inclusive impedir o piloto de participar de treinos, Tomada de Tempo e Provas, sujeitando-o às punições citadas.
- VI Reparos a danos em macacões e luvas podem ser executados com o mesmo material das peças ou couro, natural ou sintético, costurados com máquina apropriada.

Artigo 10 – Do uso do box ou do Parque Fechado: A entrada no box, no Parque Fechado, área de manutenção ou na área de balança, quando autorizada, somente poderá ser efetuada através da zona de desaceleração, aconselhando-se o piloto a levantar o braço sinalizando a sua intenção e assegurando-se de que poderá fazê-lo sem risco para si e para os outros pilotos. O não cumprimento poderá acarretar em penalização pelos Comissários Desportivos (advertência, perda de 5 minutos no próximo treino, perda de 5 posições na posição de largada da próxima prova, ou multa). Dependendo do circuito, será obrigatório que o piloto dê mais uma volta antes de deixar a pista, sob pena da aplicação das sanções previstas no CDA e RNK.

- I Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes ou do Parque Fechado deverá ser percorrido obrigatoriamente em velocidade moderada, a fim de preservar a segurança de todos.
- II Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes ou do Parque Fechado poderá ser utilizada no seu sentido contrário.

Parágrafo Único: Somente será permitido o funcionamento dos motores para outros fins em local previamente definido pela organização do evento, e com sua autorização, sob pena de multa.

- III Será proibido o acesso e permanência no Parque Fechado e áreas com rolagem de karts de qualquer pessoa que não estiver usando calçado fechado e devidamente atado ao pé.
- IV Nos Campeonatos/Torneios Nacionais, o acesso à pista somente poderá ser efetuada a partir do Parque Fechado. O piloto deverá deixar a pista sempre em direção ao Parque Fechado. A movimentação dos karts dos boxes para o Parque Fechado, e do Parque Fechado para os boxes, somente poderá ser efetuada com os motores desligados e sobre carrinhos para transporte adequados. Esses procedimentos poderão ser adotados em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentados.



CAPÍTULO III – DAS PROVAS

Artigo 11 – Da Tomada de Tempo, Treinos Oficiais e provas: Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo Regulamento Particular. A ordem de saída para a Tomada de Tempo será determinada a critério dos Comissários, seja ela cronometrada manualmente, ou por célula fotoelétrica.

- I Se a cronometragem for realizada por sensores, estes deverão ser fixados na haste do suporte do painel inferior dianteiro (gravata), na posição vertical, com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima. Essa instalação será obrigatória e deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.
- II Se a cronometragem for realizada manualmente ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará no mínimo duas voltas completas pelo circuito, devidamente cronometradas. Será considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo). A Tomada de Tempo será feita individualmente ou por grupos de dois, três, ou quatro karts de cada vez, nos termos do Regulamento Particular da Prova, ou a critério dos Comissários Desportivos.
- III Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, os pilotos inscritos poderão ser divididos em grupos distintos. O número de karts por grupo será determinado pelo regulamento da competição, ou pelos Comissários Desportivos.
- IV O piloto que não se apresentar para a Tomada de Tempo no horário previsto na programação do evento, ou se por avaria mecânica não puder iniciá-la, perderá o direito de fazer nova tentativa.
- V Caso o piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite determinado pela direção de prova, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa, conforme parágrafo primeiro abaixo. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supra mencionado, ele perderá o direito à Tomada de Tempo.

Parágrafo Único: Caso a Tomada de Tempo seja cronometrada por sensores, ele terá uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início do treino, para que ingresse com seu kart na pista, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.

- VI Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto, e assim sucessivamente.
- VII 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 Tomada de Tempo. Se o piloto não obedecer a esta ordem receberá a Bandeira Preta, sendo excluído da Tomada de Tempo. 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.



- VIII A proibição acima será também aplicada por ocasião de Treinos Oficiais. Se o piloto não obedecer à ordem de parada para reparo poderá perder os treinos seguintes, em parte ou em sua totalidade, ou ser impedido de participar da Tomada de Tempos.
- IX O piloto poderá acessar o Parque Fechado com apenas um chassi dos seus lacrados em cada atividade de pista.
- X Os pilotos somente poderão participar das tomadas de tempo, provas classificatórias e finais do Campeonato Brasileiro de Kart e da Copa Brasil se tiverem participado de, pelo menos, 50% dos treinos livres estipulados para sua respectiva categoria.
- XI Será aplicada uma multa (valor presente na Tabela Art.18) para qualquer competidor que acione o motor sem autorização prévia dos Comissários Técnicos ou representante de empresa que alugue motores para toda a categoria, em locais não destinados a esse fim.
Em caso de reincidência, o piloto será impedido de participar da próxima atividade de sua categoria. Ressalta-se que não caberá recurso para esta penalidade.

Artigo 12 – Da formação do Grid de largada: O grid de largada será determinado pelo resultado da Tomada de Tempo de todos os pilotos ou sorteio. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado.

- I Somente o primeiro colocado poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova em tempo hábil para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feita junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.
- II A organização do evento, ou os Comissários Desportivos, poderão, dependendo do número de pilotos inscritos, agrupar duas ou mais categorias. A classificação e a pontuação no campeonato serão feitas a critério da organização, divulgado em tempo hábil. Da decisão de agrupamento das categorias não caberá recurso. Também dependendo do número de pilotos inscritos, a organização poderá cancelar uma ou mais categorias.
- III Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada seguirá o Regulamento Particular do Campeonato.
- IV Do Parque Fechado até a largada (pré grid), os karts deverão se manter em “Regime de Parque Fechado”, ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco de segurança. O caso deverá ser, então, analisado pelos Comissários.
- V Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, quando houver. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no Parque Fechado, de onde o piloto deverá largar.

Parágrafo Primeiro: Será terminantemente proibida a troca do chassi.

Parágrafo Segundo: O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completados 25% do número de voltas previstas para a Bateria ou Prova.

Artigo 13 – Da Largada da Prova: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a largada lançada, exceto para a categoria Shifter-Kart, cuja largada será autorizada com os karts parados.

- I Será exigido para o momento da largada que todo o pelotão, liderado pelo primeiro colocado, 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 primeiro colocado. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela



formação do grid e não poderá estar à frente do primeiro colocado no momento 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(s) infrator(es) perca(m) a sua(s) posição(ões) no grid e largue(m) 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 parcialmente 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 cinco segundos, se tiver cruzado totalmente as referidas linhas.
 - b) A queima de largada 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 mínimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida foi mais grave, poderão determinar uma das punições constantes do CDA, Art. 133. (conforme FIA Karting General Prescriptions 2025).
 - 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 estão autorizadas.
- VI Os mecânicos somente poderão ajudar karts que 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 este momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus ou em local indicado pelo Diretor de Prova, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova do piloto que recebeu auxílio.
- 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, poderá ser apresentada ao piloto infrator uma placa acompanhada do número do kart, ou indicado no resultado oficial após o término da corrida, informando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.
- IX Interrupção de prova por bandeira vermelha: Após a interrupção de uma prova, se 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;
- 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.

Artigo 14 – Do acesso à Pista: Para as categorias cujos conjuntos piloto / kart puderem ser empurrados na pista, a organização deverá fornecer jalecos identificados com cores e / ou números diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, o(s) empurrador(es) identificado(s) terá(ão) a obrigação de empurrar qualquer kart que necessite ser empurrado, e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro empurrador, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) empurrador(es) representar(em).

- I Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo Diretor de Prova, delimitado por barreiras de pneus/fitas plásticas, e trajando corretamente os jalecos identificados para a categoria. Aqueles que não estiverem no local determinado e usando o colete de forma não adequada serão retirados da pista.
- II Categorias nas quais não é permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista: Mini, OKNJ, OKN, OKNM, OK, OKJ, Shifter Graduado (quando correr separado) e todas as categorias que utilizarem o motor com partida elétrica.
- III Será proibida a permanência na pista de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

Artigo 15 – Do final de atividade de pista: Após o encerramento de Treinos Livres, Tomada de Tempo, Baterias ou Provas, poderão ser aplicadas penalidades aos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos. Ao final das atividades de pista será expressamente proibido usar o circuito não oficial, anel externo, corte de curvas, quaisquer atalhos, etc., podendo ser penalizado conforme o Artigo 19º deste regulamento.

Artigo 16 – Da Classificação: Para fazer jus à classificação, o piloto deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

- I Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais, o arredondamento será para o número inteiro anterior.
- II A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts o fim da disputa em pista. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.
- III No caso de provas em que estiver prevista a apresentação da bandeira azul com “X” vermelho,



serão computadas para o piloto a quem a mesma tiver sido apresentada, exclusivamente para efeito de classificação na corrida, as voltas faltantes a partir do momento em que a mesma for mostrada no PSDP.

Parágrafo Primeiro: A classificação do piloto nessa condição será sempre aquela registrada no momento da primeira apresentação da bandeira.

Parágrafo Segundo: No caso do agrupamento de categorias num mesmo grid, a bandeira azul com "X" vermelho não deverá ser utilizada.

CAPÍTULO IV – DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Artigo 17 – Das Infrações: Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

- I Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova.
- II Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados do piloto e/ou pessoas vinculadas a eles, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator, caso identificado.

Artigo 18 – Das penalidades: Todas as infrações contra o CDA, contra este Regulamento, contra os Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos, Torneios, Taças e Copas de Kart, cometidas por pilotos, chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, empurradores, familiares e convidados e/ou pessoas vinculadas a eles, poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto e/ou para o infrator, caso identificado:

- I Advertência:
 - a) Sinalizada;
 - b) Verbal;
 - c) Escrita.
- II Perda de posição no grid;
- III Acréscimo no tempo total;
- IV Perda de volta;
- V Perda de posição na ordem de chegada;
- VI Impedimento de participação em treino oficial ou de parte dele;
- VII Multa (independentemente de outras sanções);
 - a) As multas poderão ser aplicadas, pela CBA, pela FAU, pelos Comissários Desportivos, sem prejuízo de outras penalizações previstas conforme a tabela a seguir:

Item	Infração	Qtde. de UPs
1	Pilotar com indumentária incompleta ou com pelo menos 1 peça irregular (capacete, macacão, luvas e sapatilhas)	3 a 15 para cada infração
2	Prestar informações erradas para obter benefício próprio	3 a 50
3	Praticar atitudes antidesportivas contra outros pilotos, membros de equipes, oficiais de competição, autoridades desportivas e público	5 a 50



4	Não comparecer quando comunicado oficialmente ao briefing	3
5	Apresentar irregularidade técnica no seu veículo	5
6	Não permitir vistoria técnica em seu veículo	25
7	Utilizar o circuito não oficial em treinos livres, cronometrados ou provas	1 a 10
8	Não obedecer à sinalização por bandeira amarela	1 a 5
9	Não obedecer à sinalização por bandeira vermelha	15 a 25
10	Não obedecer à sinalização por bandeira quadriculada	10 por volta
11	Não obedecer à sinalização por bandeira azul	1 a 5
12	Não obedecer à sinalização por bandeira preta (para piloto e equipe)	5 (PMK e PCK), 15 para as demais
13	Não obedecer à sinalização por bandeira preta com círculo laranja	1 a 5
14	Transitar na contramão do sentido da pista	10 a 30
15	Não comparecer ou comparecer indevidamente trajado ao pódio	3
16	Ligar motor no cavalete sem autorização nos boxes e tendas	3
17	Ter contato com agente externo após a Tomada de Tempo ou Prova antes da pesagem	3 a 50
18	Recusar pesagem ou tentar ludibriar Oficial de Balança	10
19	Sobrevôo do espaço aéreo do kartódromo sem prévia autorização expressa com qualquer aparelho ou instrumento	10
20	Mal-uso de material de credenciamento	1 a 10
21	Entrar em área restrita sem credenciamento ou autorização	3 a 5
22	Desrespeito às normas de restrição de circulação	1 a 3
23	Fumar em área de parque fechado e abastecimento	1 a 3
24	Danos a material de pesagem ou Vistoria Técnica	5 a 15
25	Insistir em competir tendo sido vetado pelo médico oficial do evento, ou seja, adentrar a pista desobedecendo as determinações médicas e a vigilância dos oficiais de competição.	20 a 40
26	Invasão de pista, sob qualquer pretexto (incluindo acidente)	3 a 15
27	Exclusão de Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova	1 a 10
28	Agressão física nas dependências do evento	50
29	Acionar motor sem autorização de pessoa competente (Art.11)	4

- VIII Exclusão de Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova;
 IX Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;
 X Desclassificação da Treino Livre, Tomada de Tempo, Bateria e/ou Prova;
 XI Exclusão do evento.

Artigo 19 – Do Painel Frontal: Deverá ser nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal relatar aos Comissários Desportivos eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal previsto no inciso I do artigo 41 deste regulamento, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

Parágrafo Primeiro: O Juiz de Fato poderá se valer, tanto de suas próprias observações visuais, quanto de imagens de vídeo ou de fotografia, ou ainda de qualquer outro artifício, para emitir seu relato aos



Comissários Desportivos, quanto a uma eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal.

Parágrafo Segundo: Na hipótese de a irregularidade ser constatada por um sistema de câmeras contratado pela organização do evento, o Juiz de Fato enviará o seu relato aos Comissários Desportivos, que deverão aplicar a penalidade em tempo, ao término da atividade, com base na constatação do fato no instante da filmagem, independentemente do que for verificado quando da entrada do kart no Parque Fechado.

Parágrafo Terceiro: De acordo com o disposto na regulamentação FIAKarting, da penalidade em tempo imposta pelos Comissários Desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, conforme descrito no inciso VII do artigo 24 deste regulamento e seus parágrafos, não caberá nenhum recurso.

Parágrafo Quarto: O dispositivo de medição MiniRAE Lite da empresa “RAE Systems Inc.” (USA) poderá ser utilizado na Tomada de Tempo, Baterias e Provas, para verificar se o painel frontal está em conformidade com o disposto no parágrafo quinto deste artigo.

Parágrafo Quinto: A medição VOC do painel frontal não poderá exceder a 5 ppm (valor limite máximo) sob qualquer circunstância. Nota: A utilização, por exemplo, de um spray de limpeza, deve ser evitada, pois isso poderá resultar em um valor limite excedido.

Parágrafo Sexto: Se uma pré vistoria estabelecer que o painel frontal não está em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar o Parque Fechado e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos Treinos Oficiais, Tomada de Tempo, Baterias e Provas, a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos Comissários técnicos.

Parágrafo Sétimo: Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos nos parágrafos quarto, quinto e sexto deste artigo. Eventuais reclamações e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

Parágrafo Oitavo: a Bandeira Preta com Círculo Laranja não será mostrada nos casos em que o Painel Frontal não estiver na posição correta.

Artigo 20 – Da emissão de cheque sem provimento de fundos ou sustado, suspensão de pagamento por vias eletrônicas ou solicitação de devolução de Pix: O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à FAU, ao CLUBE ou a FORNECEDORES credenciados pela organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, sustar o pagamento do mesmo, e ou solicitar devolução, estorno ou suspensão de pagamentos, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções. A ausência de pagamento de multas impedirá o piloto de prosseguir no evento.

CAPÍTULO V – DAS VISTORIAS TÉCNICAS

Artigo 21 – Da validade: Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de Treinos Livres e da Tomada de Tempo e Provas, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 19 deste regulamento, e no CDA.

Parágrafo Primeiro: Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações em seus respectivos prazos de validade, salvo disposição específica em contrário.

Parágrafo Segundo: Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade



existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

Parágrafo Terceiro: Durante a realização de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais, se um piloto sofrer duas desclassificações técnicas estará automaticamente excluído do evento.

Artigo 22 – Do lacre / da identificação: Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios, poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficar retidos à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

- I A adulteração, a violação ou a quebra não-autorizada dos lacres de identificação resultará na exclusão ou desclassificação (conforme o caso) sumária do piloto dos Treinos Livres, Tomada de Tempo, Baterias ou Provas.
- II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova (a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).
- III Quando especificado equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc), a troca não-autorizada deste equipamento, quer por outro retirado no fornecedor, quer por outro fornecido pela organização, resultará na exclusão ou desclassificação do concorrente, conforme o caso. Se a troca não-autorizada for feita entre pilotos, ambos serão penalizados conforme acima.
- IV A partir do momento em que um componente for lacrado, o piloto ou os membros de sua equipe serão responsáveis pela integridade do lacre. Este componente só será admitido no Parque Fechado se o lacre estiver íntegro e seu número corresponder ao registros oficiais. Todos os lacres deverão ser checados ainda dentro do Parque Fechado, antes do kart ser levado aos boxes, ao final de cada atividade de pista. Constatando-se dano a qualquer lacre, o fato deverá ser comunicado imediatamente a um Comissário Técnico, que analisará o caso e poderá ou não providenciar a troca do mesmo. Se a quebra ou dano do lacre ocorrer fora do Parque Fechado, o piloto perderá o direito de utilizar aquele componente lacrado.
- V No caso de quebra de um motor, em que seja necessária a quebra do lacre para reparo, o Comissário Técnico deverá ser chamado para presenciar a quebra e análise do caso. Se o lacre for quebrado sem a anuência do comissário técnico, este equipamento estará automaticamente excluído, sem direito a reposição por parte do piloto ou equipe.
- VI No caso de perda total do equipamento (dano além de qualquer possibilidade de reparo), um novo equipamento poderá ser lacrado, após análise completa do equipamento danificado e do equipamento substituto por parte do Comissário Técnico.
- VII No caso de violação do lacre de escapamento e/ou eixo sorteado pela organização, o piloto perderá o direito de uso desta peça e deverá adquirir uma nova peça da organização ou do fornecedor, até o limite de uma troca. A partir da necessidade de uma segunda troca, o piloto será excluído do evento.

Artigo 23 – Dos procedimentos: A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes determinadas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, ou por um Comissário Técnico, se assim for determinado. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

- I Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento deverão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos, em qualquer instância.



- II A montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação ou penalização correspondente do piloto.
- III O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. Em nenhum caso, o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.
- IV Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o pagamento prévio pertinente.
- V Todos os equipamentos e/ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos à disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus próprios equipamentos.
- VI Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio piloto.
- VII Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart está fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade poderá ser aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

Parágrafo Único: Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal, o piloto será punido automaticamente conforme abaixo:

- a) Tomada de Tempo: perda da melhor volta nas seguintes categorias: todas aquelas que competem como motores de 4 tempos.
- b) Baterias e Provas: acréscimo de 5 segundos ao tempo final para todas as categorias.

CAPÍTULO VI – DAS RECLAMAÇÕES

Artigo 24 – Do direito de reclamação:

- I As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por pilotos contra participantes da mesma prova e da mesma categoria.

Parágrafo Único: Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de pilotos de categorias da mesma forma distintas.

- II As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.
- III A reclamação deverá indicar o piloto contra o qual está sendo impetrada.
- IV A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.
- V Um piloto que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantos forem os pilotos implicados na ação.



Artigo 25 – Da apresentação e do endereçamento da reclamação: Reclamações deverão ser feitas por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à Secretaria da Prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado no artigo 27 deste regulamento.

- I A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida aos Comissários Desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.
- II A reclamação deverá ser entregue diretamente à Secretaria de Prova, que a encaminhará aos Comissários Desportivos.

Artigo 26 – Dos prazos e do atendimento da reclamação: As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

- I Contra a inscrição de piloto ou equipe – deverá ser apresentada em até 30 (trinta) minutos antes do início da Tomada de Tempo.
- II Reclamações desportivas ou técnicas – deverão ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado da atividade de pista.

Artigo 27 – Das reclamações desportivas e técnicas: Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

- I Reclamações desportivas:

Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UP's para cada reclamação apresentada. Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante. Quando julgada parcialmente procedente (reclamação válida, mas que não tenha resultado em punição), o valor da caução será devolvido ao reclamante.

Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento.
- II Reclamações técnicas:
 - a) Caução de 5 (cinco) UP's por reclamação;
 - b) Caução de 2,5 (duas e meia) UP's por item reclamado;
 - c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
 - d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará 50% com a CBA ou FAU e os outros 50% com o reclamado, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.
- III As condições para análise e julgamento das reclamações serão:
 - a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o kart do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação. Para isso, o kart do reclamante não poderá ter saído do Parque Fechado, caso contrário, a reclamação não será mais possível.
 - b) No caso da necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá custear as despesas pela realização dos mesmos, não se limitando apenas pelas despesas dos exames técnicos, mas também toda e qualquer despesa oriunda do procedimento (honorários técnicos, honorários periciais, transporte, diária de armazenamento dos itens em questão e seguro, se for o caso).
 - c) O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes,



podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário.

- d) A CBA ou FAU devolverá o equipamento verificado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

Artigo 28 – Do direito de recurso aos Comissários Desportivos: Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos da mesma prova e da mesma categoria (a não ser nos casos de junção de categorias, em que é possível impetrar recurso contra piloto da outra categoria que fez parte da mesma bateria), sem necessidade de caução.

Parágrafo Único: O recurso é um direito de todo piloto, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como, contra decisões dos oficiais de competição.

Artigo 29 – Do direito de recurso à Comissão Disciplinar: Todo concorrente terá o direito de impetrar recurso contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante a CBA ou a FAU. O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os Comissários Desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contado a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão. Essa notificação e esse recurso deverão ser apresentados de acordo com o previsto no CDA.

Artigo 30 – Do resultado: Todo e qualquer resultado da Tomada de Tempo, Baterias ou Provas somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

- I Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sub judice. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.
- II Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo.

CAPÍTULO VII – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Artigo 31 – Do circuito de rua: Em se tratando de circuito de rua, será necessário que tenham sido afastados todos os riscos de invasão de pista, inclusive por animais, que sejam fechadas todas as entradas e saídas, e que seja feita uma verificação completa do esquema de segurança, tanto para o público quanto para os pilotos e membros de suas equipes, além do pessoal envolvido com a organização e a supervisão do evento. Será ainda obrigatória a existência de autorização do poder público competente e da CBA ou FAU envolvida, acompanhadas de laudo emitido pelo Corpo de Bombeiros e/ou Defesa Civil, além da contratação, pelo organizador do evento, de uma apólice de seguro contra terceiros, de acordo com o CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, artigo 67 da Lei nº 9503 de 23/09/1997.



CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 32 – Dos casos omissos: Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos.

Artigo 33 – Das responsabilidades: A CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, as federações, os clubes, os promotores e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as Provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver (em) cometido ou daquele(s) que tiver (em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s)representante(s) legal(is).

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e / ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, 16 de Dezembro de 2024.

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