

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART
26ª COPA BRASIL DE KART – 2025

REGULAMENTO GERAL
REGULAMENTO DESPORTIVO

A Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, através de sua filiada Federação Sergipana de Automobilismo – FSA, fará realizar o evento aberto denominado 26ª Copa Brasil de Kart – 2025, de acordo com o Código Internacional FIA – CDI / FIA 2025, do Regulamento Desportivo e Técnico de Kart – FIA KARTING 2025, do Código Desportivo de Automobilismo – CDA / CBA 2025, do Regulamento Nacional Desportivo e Técnico de Kart – RNK 2025, e este Regulamento Geral, com a supervisão da Comissão Nacional de Kart – CNK.

ARTIGO 1º – LOCAL, EXTENSÃO, SENTIDO DA PISTA E PERÍODO:

- I. Local – Kartódromo Emerson Fittipaldi – Aracaju/SE;
- II. Extensão e Sentido da Pista – 1.360 metros, largura 8 metros, no sentido anti-horário;
- III. Período – Grupo 1 – 23 a 27 de julho de 2025 / Grupo 2 – 29 de julho a 02 de agosto de 2025;
- IV. Cronograma – Cada grupo contará com quatro dias de atividades oficiais. Os horários serão divulgados por meio de comunicado oficial da organização.

ARTIGO 2º – CATEGORIAS:

A 26ª Copa Brasil de Kart será disputada nas seguintes categorias, observando as divisões por grupo de competição:

I. Grupo 1:

- a) Mirim – M;
- b) Cadete – C;
- c) F4 – F4;
- d) F4 Sênior – F4S;
- e) F4 Super Sênior – F4SS;
- f) F4 Grand Super Sênior – F4GSS;
- g) F4 Sênior 60+ – FS60;
- h) Shifter-Kart Graduado – SKG;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

- i) Shifter-Kart Sênior – SKS;
- j) Shifter-Kart Super Sênior – SKSS;
- k) OK N Júnior – OKNJ;
- l) OK N – OKN;

II. Grupo 2:

- a) F4 Júnior – F4J;
- b) F4 Graduado – F4G;
- c) Mini – MN;
- d) Novato – N;
- e) OK N Master – ONM;
- f) Sênior-Am X30 – SAX30
- g) Sênior-Pro X30 – SPX30;
- h) Super Sênior – SS;
- i) Grand Super Sênior – GSS;
- j) Sênior 60+ – S60;

Nota: Estará vedado a participar na categoria Sênior-Pro X30 – SPX30 (separada ou em conjunto com SAX30) o piloto que:

- Tenha sido classificado entre os cinco primeiros colocados em algum dos últimos três anos nas categorias: Shifter-Kart (KZ), Graduado (separado em A e B ou não), Sênior Pro /Sênior A (2T), Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master em Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil;
- Pilotos com pelo menos 2 títulos (em categorias diferentes ou não) de campeão em Campeonato Brasileiro ou Copa do Brasil (1 em cada evento, por exemplo) nas categorias Shifter-Kart (KZ), Graduados (separado em A e B ou não) e Sênior Pro / Sênior A (para motores 2 tempos), Novatos, Junior, Rotax Max, Rotax DD2 e Rotax DD2 Master.

Nestes casos, o piloto poderá participar da categoria OK N Master – ONM

Parágrafo único: A eventual inclusão ou exclusão de categorias, bem como a redistribuição entre grupos, poderá ser realizada pela CNK, mediante comunicado oficial ou adendo ao presente regulamento.

ARTIGO 3º – NORMAS GERAIS:

I. Poderão participar da 26ª Copa Brasil de Kart os kartistas portadores de Cédula Desportiva Nacional da CBA, válida para o ano de 2025 e compatível com a categoria inscrita, conforme RNK 2025.

- II.É permitida a participação de pilotos estrangeiros, devidamente licenciados e autorizados por sua Autoridade Desportiva Nacional (ASN).
- III.Os pilotos participantes, e seus representantes legais (concorrentes), suas equipes, preparadores, convidados e demais pessoas ligadas a eles, declaram, por meio da inscrição, conhecer integralmente este regulamento e os demais dispositivos complementares, comprometendo-se a cumpri-los, sob pena de sanções previstas.
- IV.É de responsabilidade dos pilotos participantes manterem-se atualizados quanto a eventuais comunicados, adendos ou deliberações oficiais emitidas e publicadas pela CNK e/ou pela CBA.
- V.A entrada e permanência de pessoas não autorizadas ou não credenciadas nas áreas técnico-desportivas do kartódromo são terminantemente proibidas, estando sujeitas às sanções previstas neste regulamento e demais normas aplicáveis no RNK 2025.
- VI.O piloto e seu representante legal (concorrente) são integralmente responsáveis pela conduta de qualquer pessoa ligada a eles - como mecânicos, coaches, preparadores e demais acompanhantes - sendo passíveis de sanções disciplinares e desportivas previstas neste regulamento e demais normas aplicáveis no RNK 2025.
- VII.A responsabilidade pela utilização, instalação, manutenção e devolução dos equipamentos fornecidos pela organização - como sensores de cronometragem, componentes sorteados e demais itens obrigatórios - será exclusivamente do piloto e/ou seu representante legal (concorrente).
- VIII.Em caso de perda, extravio ou danos aos sensores de cronometragem, será cobrado o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) por equipamento.
- IX. É expressamente proibido o acesso às áreas da pista, boxes e parque fechado com bicicletas, motocicletas, patinetes ou quaisquer outros meios de locomoção, seja motorizado ou não, sob pena de sanções previstas neste regulamento e demais normas aplicáveis no RNK 2025.

ARTIGO 4º – DAS AUTORIDADES DESPORTIVAS:

- I.Presidente da CBA: Giovanni Guerra;
- II.Presidente do CTDN: Fabio Borges Greco;
- III.Presidente da CNK: Rubens Luiz Canovas Carcasci
- IV.Presidente da Comissão Disciplinar: A ser nomeado através de adendo.
- V.Presidente da FSA: John Kennedy Fonseca
- VI.Presidente da Associação Sergipana de Kart: A ser nomeado através de adendo.
- VII.Autoridades da Competição 26ª Copa Brasil de Kart: A ser nomeado através de adendo.

- VIII. Caberá aos Oficiais de Prova nomeados zelar pelo fiel cumprimento do presente regulamento, do Regulamento Particular da Prova (RPP), do RNK e do CDA, aplicando, quando necessário, as sanções previstas.
- IX. As decisões da Direção de Provas e dos Comissários Desportivos serão soberanas, irrevogáveis e de cumprimento imediato, salvo disposição diversa prevista no RNK e no CDA.

ARTIGO 5º – INSCRIÇÕES

5.1 PRAZOS E PROCEDIMENTOS PARA INSCRIÇÃO:

- I. As inscrições deverão ser realizadas exclusivamente através do site oficial da CBA (www.cba.org.br), com o preenchimento dos dados solicitados e o pagamento das taxas correspondentes.
- II. As inscrições para ambos os grupos estarão abertas até 15/04/2025, sem limite de pilotos inscritos por categoria.
- Parágrafo único:** As inscrições serão encerradas no dia 15/05/2025, podendo ser reabertas a critério da CBA, sujeita a reajuste de valores conforme tabela do Artigo 6º, item 6.2, inciso I, e com um limite máximo de inscritos por categoria que será informado através de comunicado ou adendo no site da CBA.
- III. No ato da inscrição, o piloto deverá vincular-se à sua equipe.

5.2 CREDENCIAMENTO DE EQUIPES E DISTRIBUIÇÃO DE BOX:

- I. Todas as equipes com pilotos inscritos deverão estar pré-cadastradas através de formulário eletrônico da CNK (<https://forms.gle/Kf5qDCu3DZiAcLnE9>) até dia 15/05/2025.
- II. Cada equipe que tiver ao menos um piloto inscrito, terá direito a uma credencial para o chefe de equipe e uma vaga no estacionamento, podendo ser para qualquer veículo.
- III. Preparadores de motor, operadores de telemetria e coaches deverão solicitar credenciamento através de formulário eletrônico da CNK (<https://forms.gle/Kf5qDCu3DZiAcLnE9>) até dia 15/05/2025, que será submetido à CNK para aprovação. Coaches e operadores de telemetria não podem atuar em categorias em que haja pilotos inscritos com os quais tenham qualquer grau de parentesco.
- IV. A distribuição das áreas de box será procedida de acordo com a confirmação do pagamento da inscrição do piloto.

5.3 TAXAS DE INSCRIÇÃO:

- V. O valor da inscrição seguirá a tabela abaixo:

CATEGORIAS	1º LOTE 15/04 A 15/05	2º LOTE 20/05 A 20/06	3º LOTE 21/06 EM DIANTE
M / C/ MN	R\$ 1.750,00	R\$ 2.150,00	R\$ 2.650,00
DEMAIS CATEGORIAS	R\$ 2.850,00	R\$ 3.690,00	R\$ 4.790,00

VI.O valor da inscrição inclui o direito ao uso da área de box ou um espaço para montagem de barraca própria, nas medidas 3mx3m ou 6mx3m, uma credencial de estacionamento, uma credencial para o piloto e uma credencial para seu mecânico.

I.Para as categorias Mirim e Cadete a taxa de inscrição inclui a entrega de um eixo traseiro. Em caso de quebra e necessidade de troca, será cobrado o valor de R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais).

VII.Para os pilotos que participarem de mais de uma categoria, será concedido um desconto de 50% na segunda ou demais inscrições. Para que o desconto seja concedido, o piloto deverá ter pago a primeira inscrição e assim que o sistema identificar o pagamento, o desconto será concedido automaticamente nas demais.

5.4 TAXAS ADICIONAIS:

I.O pagamento para locação de motores poderá ser efetuado através do site da CBA ou diretamente ao fornecedor, os valores para locação seguirão a tabela abaixo:

CATEGORIAS	FORNECEDOR	1º LOTE 15/04 A 15/05	2º LOTE 16/05 EM DIANTE
M/ C	RBC MOTORSPORT	R\$ 930,00	R\$ 1.050,00
F4S/ F4SS/ F4GSS/ F4S60		R\$ 1.135,00	R\$ 1.260,00
F4J/ F4/ F4G/	PABLO RACING	R\$ 1.135,00	R\$ 1.260,00

II. O pagamento do combustível para todas as categorias deverá ser feito à FSA, sendo autorizada a compra de no máximo 3 litros por abastecimento para as categorias Mirim e Cadete, no máximo 4 litros por abastecimento para a categoria Mini, e de 07 litros por abastecimento para as demais categorias.

Parágrafo único: Para as categorias SKG, SKS, SKSS o abastecimento será feito com Gasolina Premium com óleo Motul Kart Grand Prix 2T, na proporção de 25:1.

- III. O pagamento dos pneus poderá ser efetuado através do site da CBA ou diretamente ao fornecedor MG Tires.
- IV. Para locação de barraca, junto a FSA, será cobrado o valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais), por grupo de categorias do evento,
- V. Será permitida a cobrança de taxa de energia e água, junto a FSA, no valor máximo de R\$ 850,00 (oitocentos e cinquenta reais), por grupo de categorias do evento, para os veículos que as utilizarem na área de estacionamento.
- VI. A cobrança de quaisquer outras taxas, a não ser exclusivamente as mencionadas neste regulamento, será proibida.

ARTIGO 6º – CONDIÇÕES PARA LOCAÇÃO E SORTEIO DE MOTORES:

- I. Os motores locados junto aos respectivos fornecedores oficiais, conforme distribuição em tabela do Artigo 5º, inciso 5.4, item I, serão sorteados nas seguintes condições:
- a) Sorteio realizado no local e horário previstos no Regulamento Particular, sob a supervisão de um oficial de competição da CBA, conforme previsto no RNK 2025;
 - b) Os competidores poderão acompanhar todo processo.
- II. O piloto e/ou seu responsável legal (concorrente) estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:
- a) A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo do fornecedor oficial, até o momento da sua devolução, será do piloto e/ou do seu representante legal (concorrente);
 - b) O fornecedor oficial de motores se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
 - c) Casos de mau uso, como danos por funcionamento incorreto em cavalete, entre outros, acarretarão indenização ao fornecedor de motores, conforme tabela de preços previamente divulgada pelo fornecedor oficial.
 - d) Sempre que forem devolvidos e entregues para os fornecedores oficiais, os motores deverão estar limpos. O não cumprimento acarretará em multa no valor de 10% do valor da locação, dobrando a penalidade a cada reincidência.
 - e) A devolução do motor locado deverá ser feita em até 60 minutos após o término da última atividade de pista da categoria. O não cumprimento desta regra poderá acarretar em multa de 10% do valor da locação, dobrando a penalidade a cada reincidência.

ARTIGO 7º – CONDIÇÕES PARA EVENTUAIS TROCAS DE MOTORES SORTEADOS PELA ORGANIZAÇÃO:

- I.O fornecedor oficial de motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para eventuais trocas. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da CBA.
- II. Se a troca for efetuada, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na bateria devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações, quando cabível:
- a) Se houver quebra do pistão;
 - b) Se houver quebra da biela;
 - c) Se houver a fusão da biela;
 - d) Se houver a quebra do eixo da biela;
 - e) Se houver vazamento de óleo em decorrência de quebra interna (4 tempos)
 - f) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
 - g) Se houver a quebra do virabrequim;
 - h) Se a rosca do prisioneiro da curva espanar.
 - i) Se a rosca do cabeçote espanar.
 - j) Se houver quebra de válvula (4 tempos)
- III. Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas “a” a “j” do inciso II deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme inciso IV deste artigo, além de responder pelo disposto no Artigo 6º, Item II deste regulamento, letras “a” a “e”.
- IV. Categorias Mirim e Cadete: na primeira troca o piloto não perderá posições na ordem de largada. Na segunda troca perderá duas posições e nas trocas subsequentes o piloto perderá cinco posições, a cada troca.
- V. Demais categorias: Na primeira troca, o piloto perderá cinco posições na ordem de largada, na segunda troca perderá sete posições e assim nas trocas subsequentes, valendo a soma de trocas para todo o campeonato.
- VI. Qualquer solicitação de troca de motor deverá ser feita em até 30 minutos após o termino da atividade de pista que anteceda a solicitação.

ARTIGO 8º – ATIVIDADES NA SEDE DO CAMPEONATO:

I. No circuito em que se realizará a Copa, serão proibidos os treinos ou qualquer outra atividade com kart, nos 03 (três) dias que antecederem ao início dos treinos oficiais.

ARTIGO 9º – NÚMERO DE PARTICIPANTES

I. O número de pilotos por bateria (final ou classificatória) será de no máximo 36 pilotos por categoria.

II. Se o número de pilotos, for superior a 36, o procedimento será o descrito a seguir:

a) Após a tomada de tempo, será montado um número par de grupos, cada um com número de pilotos nunca superior a 18. Cada grupo deve competir contra todos os outros grupos. Os pilotos serão distribuídos nos grupos da seguinte forma, por exemplo:

Pole Position	2º	3º	4º	5º	6º	...	E assim sucessivamente. Se o último grupo for o F, o próximo do Grupo A será o 7º colocado na Tomada de Tempos.
Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D	Grupo E	Grupo F	...	

b) A posição de largada das baterias classificatórias seguirá sempre a ordem numérica das posições resultantes da Tomada de Tempos;

c) Em cada bateria classificatória será atribuído um número de pontos perdidos a cada piloto conforme sua posição de chegada, segundo a tabela a seguir:

COLOCAÇÃO NA BATERIA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	E assim sucessivamente.
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	

d) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria classificatória, mais dois pontos.

e) Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria classificatória, mais 1 (um) ponto.

Parágrafo Único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas baterias classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

- f) Ao final das baterias classificatórias, os pontos de cada piloto serão somados, e os 36 com MENOR pontuação estarão classificados para a bateria Final. Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do piloto com a melhor posição na Tomada de Tempos.
- g) As posições de largada da bateria Final serão determinadas pelo somatório de pontos dos pilotos classificados, largando mais à frente o piloto com o MENOR número de pontos.
- h) A ordem de chegada da bateria Final determinará a classificação final do campeonato na categoria em questão.

III. Se o número de pilotos for menor ou igual a 36, o procedimento será o descrito a seguir:

- a) Serão disputadas duas baterias classificatórias, com o grid de largada da 1ª bateria determinado pelas posições obtidas na Tomada de Tempos, e da 2ª bateria pela ordem de chegada da 1ª bateria;
- b) Em cada bateria classificatória será atribuído um número de pontos perdidos a cada piloto conforme sua posição de chegada, segundo a tabela a seguir:

COLOCAÇÃO NA BATERIA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	E assim sucessivamente.
PONTOS PERDIDOS	0	2	3	4	5	6	

- c) O piloto que for excluído ou desclassificado receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria, mais dois pontos.
- d) Se um piloto não se classificar por não ter participado da bateria, receberá o número de pontos igual ao número de participantes na bateria, mais 1 (um) ponto.

Parágrafo único: Mesmo que o piloto tenha participado de apenas uma volta, para efeito de pontuação nas baterias classificatórias, ele receberá os pontos correspondentes à sua posição de chegada constante da folha de resultados, sem o ponto adicional supracitado.

- e) Ao final das baterias classificatórias, os pontos de cada piloto serão somados. Na ocorrência de empate na soma de pontos perdidos, a melhor colocação será definida em favor do(s) piloto(s) com a melhor posição na Tomada de Tempos.
- f) As posições de largada da Bateria Final serão determinadas pelo somatório de pontos dos pilotos classificados, largando mais à frente o piloto com o MENOR número de pontos.
- g) A ordem de chegada da Bateria Final determinará a classificação final do campeonato na categoria em questão.

ARTIGO 10º – ACESSO À PISTA:

- I. Somente terão acesso à pista para qualquer atividade os pilotos com os karts devidamente equipados com o sensor da cronometragem, fixado como determina o RNK 2025. Receberá sinalização com bandeira preta com círculo laranja o piloto cujo kart estiver em desacordo com essa determinação, devendo retornar ao Parque Fechado para reparar um eventual problema no sensor. Não havendo problema técnico no equipamento, o piloto poderá receber uma penalização. Poderá ser exigida uma caução referente ao sensor de cronometragem.
- II. A organização deverá fornecer jalecos identificados com um número para cada kart, de cores diferentes para cada categoria, e somente um por kart. Nesse caso, os empurradores identificados terão a obrigação de empurrar qualquer conjunto que necessitar e que estiver mais próximo do que outro empurrador, sob pena de punição para o piloto que o empurrador representar no caso desse seu auxiliar se negar a empurrar o conjunto com necessidade.
- III. No momento do lançamento dos karts para a volta de apresentação, será permitida a presença no *pré-grid*, ou no *grid* de largada, de mais um empurrador para cada kart. Assim que os pilotos iniciarem a volta de apresentação, somente poderão permanecer na pista os empurradores que estiverem trajando os jalecos fornecidos pela organização.

Parágrafo único: não será permitida a permanência de nenhum empurrador, cabendo ao piloto reiniciar a partida sozinho, nas categorias OKNJ, OKN, OKNM, SAX30, SPX30, SS, GSS e S60.

ARTIGO 11º – USO DO BOX:

- I. Os karts deverão ser levados aos boxes e parque fechado exclusivamente por meio de transporte manual ou de carrinhos apropriados.
- II. Será expressamente proibido o tráfego nos boxes e no parque fechado de karts com o motor em funcionamento. A inobservância desta proibição implicará em penalidade conforme previsto no RNK 2025.
- III. Será proibido fazer funcionar o motor no interior da área dos boxes e do parque fechado. Para aquecimento, poderão ser acionados os motores no *pré-grid*, somente após a autorização dos comissários e por tempo determinado por eles. A desobediência a essa determinação sujeitará o piloto às penalidades previstas no RNK 2025.
- IV. A organização da Copa deverá disponibilizar uma área específica para amaciamento de motores, que deverá ser respeitada, sob pena da aplicação das punições previstas no RNK 2025.
- V. Mecânicos, auxiliares, chefes de equipes, etc., somente poderão ingressar e/ou permanecer na área dos boxes e parque fechado, usando calçado fechado, e portando sua respectiva credencial.

VI. É proibido nas áreas técnicas (Box / Parque Fechado / Pista) fumar cigarros (incluindo eletrônicos) e ingerir bebidas alcoólicas, sob pena de incorrer nas sanções previstas nos regulamentos.

ARTIGO 12º – MANUTENÇÃO:

I. Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova sinalizará ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.

b) Tomada de tempo – O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, colocando-o em local seguro o mais afastado possível, para que o resgate o conduza ao Parque Fechado, ao final da atividade. Em nenhum momento o piloto, mecânico, ou qualquer outra pessoa poderá executar, qualquer ação sobre o Painel Dianteiro (Bico). Categorias em que se aplica essa regra: M, C, F4J, F4, F4G, F4S, F4SS, F4GSS e FS60.

c) Baterias – O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios e sem nenhum tipo de auxílio externo, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na bateria, sem que o piloto reposicione o Painel Dianteiro (Bico), que porventura se encontre deslocado, sob qualquer pretexto ou seguindo qualquer processo. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro – o mais distante possível da pista – e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova, sem que ninguém execute o reposicionamento do Painel Dianteiro (Bico), que porventura se encontre deslocado, sob qualquer pretexto ou seguindo qualquer processo.

II. A desobediência ao disposto na alínea “a” do inciso I deste artigo implicará na aplicação de penalidades no piloto infrator, conforme artigo 18 do RNK, a critério dos comissários desportivos.

III. A desobediência ao disposto nas alíneas “b” e “c” do inciso I deste artigo implicará na exclusão do piloto infrator do Evento em quais quer categorias que estiver competindo.

IV. O kart levado ao abastecimento não poderá sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.

- V. Para a tomada de tempo e baterias, cada piloto terá direito a ingressar no Parque Fechado com apenas um kart, não podendo trocá-lo após o ingresso nesta área, salvo quando autorizado por um Comissário Técnico.
- VI. Será proibida qualquer manutenção durante a tomada de tempo e no *grid* de largada das baterias.
- VII. Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos chassis ou motores lacrados, essas somente poderão ser efetuadas com a devida autorização do Comissário Técnico.
- VIII. O funcionamento de motores no interior do kartódromo só será permitido durante as atividades programadas.

ARTIGO 13º – PNEUS:

I. Os pneus para todas as categorias serão da marca MG Tires, os modelos e as quantidades serão as que constam da tabela abaixo:

CATEGORIAS	M / C	MN	F4J/ F4/ F4G/ F4S/ F4SS/ F4GSS/ FS60.	OKNJ/ N/ SAX30/ SPX30/ SS/ GSSM/ S60	OKN/ OKNM/ SKG / SKS / SKSS
PNEU SLICK	MG SC2 - MINI		MG SH2 -OPTION		MG SM2 - PRIME
QUANTIDADE	2 JOGOS DE PNEUS (1 JG P/ TREINOS) (1 JG P/ BATERIAS)	3 JOGOS DE PNEUS (1 JG P/ TREINOS) (2 JG P/ BATERIAS)	2 JOGOS DE PNEUS (1 JG P/ TREINOS) (1 JG P/ BATERIAS)	4 JOGOS DE PNEUS (2 JGS. P/ TREINOS) (2 JGS. P/ BATERIAS)	4 JOGOS DE PNEUS (2 JGS. P/ TREINOS) (2 JGS. P/ BATERIAS)
PNEU WET	SCW2	SCW2	SW2	SW2	SW2
QUANTIDADE	1 JOGO DE PNEUS	1 JOGO DE PNEUS	1 JOGO DE PNEUS	1 JOGO DE PNEUS	1 JOGO DE PNEUS

- II. Somente poderão ser utilizados para os treinos oficiais, tomada de tempo e baterias, pneus fornecidos pela organização, mediante pagamento, serão entregues através de sorteio. (Exceção: durante os treinos os pilotos serão autorizados a usar pneus de chuva não-lacrados, em qualquer condição de uso - desde que da mesma marca e modelo acima, dentro do prazo de homologação -, somente em condição de pista molhada, como forma de preservar os pneus de chuva novos lacrados. Mesmo nesta situação os Comissários poderão, a seu critério, checar estes pneus com o aparelho detector de tratamento químico. Sendo identificada esta adulteração, o piloto será excluído do evento).
- III. Exceto para as categorias M, C, F4J, F4, F4G, F4S, F4SS, F4GSS e FS60 será obrigatório o uso de pneus novos na prova final. Os pneus de chuva e os do modelo slick destinados à prova final, depois de cadastrados e lacrados poderão ser retidos pela organização, em local fechado, sendo

entregues às equipes, à medida em que ocorrerem as atividades de pista. Caso sejam retidos, será expressamente proibida a saída destes pneus do Parque Fechado, montados ou não nas rodas.

- IV. Os pneus serão entregues ao piloto ou representante na área de sorteio e na ocasião deverão separar e nomear os pneus de treino, pneus das provas classificatórias e qual será obrigatoriamente o jogo de pneus novos e exclusivo para a prova final, com exceção das categorias M, C, F4J, F4, F4G, F4S, F4SS, F4GSS e FS60, não sendo permitido levá-los para as tendas ou boxes antes do registro em sistema. Uma vez escolhidos entregarão os pneus para registro no sistema conforme sua destinação. Os pneus, depois de cadastrados e lacrados, a princípio ficarão em poder dos times (determinação que poderá mudar a qualquer momento, para uma ou mais categorias, a critério da organização, que pode escolher reter pneus em local fechado).
- V. A utilização do pneu do tipo *wet* lacrado, poderá ser determinada pelo Diretor de Prova em função das condições da pista;
- VI. Qualquer procedimento contrário ao estabelecido na tabela acima implicará na punição do piloto, e os pneus não mais serão válidos para utilização no evento.
- VII. Danos aos pneus de treino: logo após cada sessão de treinos livres pilotos e mecânicos deverão analisar seus pneus quanto à sua integridade. Detectando falhas de qualidade, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico e solicitar a análise do representante da MG, imediatamente. Detectando furos, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico, deixar o pneu em seu poder e providenciar outro pneu usado próprio em condições similares (conforme análise do Comissário) para que os códigos de barra sejam trocados. O pneu furado permanecerá em poder dos Comissários até o final do evento.
- VIII. Danos aos pneus de provas: logo após cada sessão oficial (Tomada de Tempos e Classificatórias), pilotos e mecânicos deverão analisar seus pneus quanto à sua integridade. Detectando falhas de qualidade, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico e solicitar a análise do representante da MG, imediatamente. Detectando furos, deverão comunicar o fato ao Comissário Técnico, deixar o pneu em seu poder e providenciar um pneu lacrado DE TREINO para que os códigos de barra sejam trocados. O pneu furado permanecerá em poder dos Comissários até o final do evento.
- IX. O piloto será excluído do evento, independente de outras sanções, caso:
- Utilize em seu kart pelo menos um pneu de outro piloto;
 - Ceda pelo menos um de seus pneus lacrados, para outro piloto utilizar em seu kart;
 - Use pelo menos um pneu não-lacrado pela organização (salvo em caso de chuva nos treinos);
 - Utilize pneus lacrados para treino na Tomada de Tempos e Baterias ou vice-versa;

e) Em função de seu kart, o piloto ou qualquer outra pessoa tente adulterar a identificação de pelo menos um pneu, ou que atue em função de atrapalhar, impedir a verificação ou ludibriar os Comissários de modo a obter vantagem ilegítima.

X.A CBA, a FSA e o clube organizador não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal, em função da qualidade dos pneus fornecidos pelo fabricante para as competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do fabricante dos mesmos.

ARTIGO 14º – ABASTECIMENTO:

I. Tanto na tomada de tempo, quanto nas baterias, os karts deverão ser conduzidos ao Parque Fechado de Abastecimento com seus tanques e mangueiras completamente vazios, onde será fornecido o combustível, conforme determina o RNK 2025. O organizador do campeonato poderá ainda, a seu critério, reter no Parque Fechado os tanques de combustível de um ou mais karts após a tomada de tempos e/ou baterias, devolvendo-os aos pilotos para a próxima atividade, já com combustível.

Parágrafo único: Será de responsabilidade do piloto a apresentação do kart para abastecimento em tempo hábil para a formação do *pré-grid*.

II.Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas, usar combustível que não seja o fornecido pelos organizadores ou adulterar o mesmo (uso de qualquer aditivo que altere o poder calorífico ou de combustão).

III.Todos os karts deverão ser abastecidos pela organização com combustível proveniente de um único reservatório. Em nenhuma hipótese karts de uma mesma categoria poderão receber combustível proveniente de reservatórios diferentes. Se porventura o combustível do reservatório se esgotar todos os karts da categoria em processo de abastecimento serão chamados de volta, seus tanques esvaziados no reservatório, juntamente com um novo lote de combustível (com ou sem óleo 2 tempos, conforme o caso) e o abastecimento da categoria será re-iniciado.

IV.Para as categorias M, C e F4, o combustível será a gasolina comum. Para as demais categorias, o combustível será a gasolina Premium com óleo lubrificante 2T Motul na proporção de 22:1 ou 25:01, conforme estipulado para a categoria.

V. Será proibido, sob pena da aplicação das sanções previstas:

- a) Transportar ou portar recipientes de qualquer espécie na área de abastecimento;
- b) Retornar com o kart ao box, depois de abastecido;
- c) A permanência no Parque Fechado após o abastecimento e a montagem de pneus, de qualquer pessoa, que não seja da direção de prova, da comissão técnica e/ou da comissão

desportiva, ou de pessoas credenciadas para Parque Fechado, com a liberação da direção de prova.

d) O uso de combustível como lastro para atingir o peso mínimo regulamentar do conjunto kart/piloto. O combustível presente no tanque deverá ser exclusivamente para alimentação do motor, sendo vedada qualquer prática que vise acrescentar volume excessivo com o objetivo de alterar a distribuição de peso do kart.

ARTIGO 15º – TOMADA DE TEMPO:

- I. Será obrigatória a utilização, pelos pilotos, de sensores fornecidos por empresa de cronometragem credenciada pela CBA, durante toda a Copa. Essa empresa estará obrigada a divulgar os resultados dos treinos livres e de todas as atividades em pista.
- II. A sessão de tomada de tempo será de seis minutos para cada categoria.
- III. Se uma categoria ou um grupo de categorias similares, como por exemplo a categoria F4 com suas subcategorias, tiver mais que 29 pilotos inscritos e aprovados, o conjunto poderá, a critério dos comissários desportivos, ser dividido em dois grupos, através de sorteio. Os comissários definirão a quantidade de karts em cada um deles. Serão programadas tomadas de tempos em separado, sendo sempre também de seis minutos cada. O grid será formado com os pilotos dispostos intercalando os resultados dos grupos de modo que o piloto mais rápido de dois grupos será o pole-position, e os demais pilotos do seu grupo assumirão as posições ímpares (3º, 5º e assim por diante). O mais rápido do outro grupo ocupará o segundo lugar no grid e os demais pilotos do seu grupo assumirão as posições pares (4º, 6º e assim por diante).
- IV. Será realizada 1 (uma) sessão de tomada de tempo por categoria, exceto se ocorrer o previsto no inciso anterior.
- V. Os pilotos que não comparecerem com seus karts ao local do abastecimento no horário previsto, não poderão participar da tomada de tempo, devendo os mesmos alinharem seus karts após o último piloto classificado nesse treino classificatório, obedecida a ordem do sorteio.
- VI. Os pilotos que não conseguirem completar pelo menos uma volta terão as suas posições no *grid* determinadas por sorteio, logo após o último piloto classificado pela tomada de tempo.

ARTIGO 16º – BATERIAS:

I.O Campeonato será disputado em baterias classificatórias e final, conforme o caso, obedecendo ao seguinte número de voltas:

CATEGORIA	BATERIAS CLASSIFICATÓRIAS	BATERIA FINAL
M / C / MN	12	15

OKNJ/ N/ SPX30/ SAX30/ SS/ GSS/ S60 F4J/ F4 / F4 - G/ S/ SS/ GSS/ S60	16	20
OKN/ OKNM/ SKG/ SKS/ SKSS	20	25

II. Deverá ser formado o *pré-grid* no local pré-determinado, para todas as categorias. Todos os conjuntos passarão pela linha de largada 1 (uma) vez. Já na volta subsequente, os concorrentes deverão estar alinhados para a largada da bateria, que será autorizada a critério do diretor de prova. Na bateria final, poderá haver a tradicional formação do *grid* de largada na reta de largada.

ARTIGO 17º – LARGADA: A largada poderá ser:

- I. Por sinal luminoso;
- II. Por bandeira.

ARTIGO 18º – PRÉ-VISTORIA: Antes do ingresso dos karts no Parque Fechado de abastecimento e no pré grid, poderão ser checados diversos itens, como os exemplificados abaixo. No caso de ser constatada alguma irregularidade técnica, não será permitida a entrada do kart no Parque Fechado ou o seu acesso a pista, até que o problema seja resolvido.

- I. Lacres dos chassis, motores e pneus;
- II. Medição dos gases emanados dos pneus e plásticos, como por exemplo, as carenagens;
- III. Equipamentos e ferramentas não admitidos no parque fechado.
- IV. Recipientes para combustível, cheios ou vazios;
- V. Fixação do Painel Dianteiro (Bico)
- VI. Outros itens a critério da comissão técnica.

ARTIGO 19º – VISTORIA TÉCNICA:

- I. Ao término da tomada de tempo, das baterias classificatórias e da bateria final, todos os conjuntos kart/piloto serão pesados e vistoriados a critério dos comissários técnicos, ficando retidos no Parque Fechado até a liberação por parte desses oficiais. A vistoria ocorrerá a critério dos comissários técnicos, ficando os karts escolhidos retidos no Parque Fechado até a liberação por parte desses oficiais
- II. Após o término da tomada de tempo e de cada bateria, os motores e chassis poderão ser lacrados, ficando à disposição dos comissários técnicos para serem vistoriados a qualquer momento, mesmo que já tenha sido procedida a divulgação dos resultados da atividade.

III. Na área destinada à vistoria técnica, somente a presença do piloto e de um de seus mecânicos será permitida. Será proibida a permanência de quaisquer outros mecânicos e auxiliares, salvo quando solicitada.

IV. Cada piloto poderá utilizar dois chassis e dois motores (quando próprios) para todo o campeonato, devendo os mesmos ser lacrados pelos comissários técnicos, antes de sua utilização no campeonato. O uso desses equipamentos (chassi e motor) sem o devido lacre dos comissários técnicos implicará a sua imediata exclusão do Campeonato, Copa ou Evento. Caso haja necessidade de manutenção ou troca de componentes nos equipamentos lacrados, tais providências deverão ter sido autorizadas pelo comissário técnico.

Componentes comprobatórios de quebra de Regulamento Técnico serão retidos pela organização, lacrados e devolvidos após o esgotamento de todos os prazos de recurso, e em data a determinar pela CBA.

Parágrafo primeiro: Nas categorias com motores sorteados, apenas o motor sorteado será admitido.

Parágrafo segundo: Durante a realização da competição haverá vistoria de indumentária de todos os pilotos, que deverá estar de acordo com o Artigo 9º do RNK 2025, sujeito a penalizações por infração como descrito no mesmo artigo, na área de Vistoria Técnica, a partir do primeiro treino livre.

V. SISTEMA DE "CLAIMING" (REIVINDICAÇÃO) DE MOTORES – Aplicável para todas as categorias 2T de motor não-sorteado, exceto Shifter Kart (todas).

Motores devem estar de acordo com o RNK-2025. Nosso ecossistema tem sido prejudicado por boatos e suspeitas de que alguns concorrentes possam ter acesso a peças ditas "especiais" (diferentes das normalmente vendidas, com vantagens técnicas) através de grandes recursos financeiros. O presente Sistema tem o objetivo de controlar este acesso e nivelar o campo de disputas, mantendo-o em níveis aceitáveis de acessibilidade. Ao se inscreverem para a disputa da presente competição todos concordam em colocar seus motores (conforme descrições a seguir) disponíveis para o SISTEMA DE CLAIMING aqui descrito.

a) Qualquer recusa em acatar uma reivindicação de venda/compra levará à Desclassificação do piloto cujo motor não foi colocado à venda no momento determinado, perdendo direito a qualquer premiação prevista para o resultado alcançado.

b) O piloto ou seu responsável legal, bem como o Preparador do Motor, caso não seja de propriedade do piloto, deverão preencher e assinar um Termo de Compromisso na Secretaria de Provas antes da lacração dos motores pelos Comissários Técnicos.

- c) A inscrição deste piloto para qualquer outro evento organizado ou supervisionado pela CBA será recusada pelo prazo de 1 ano a partir da data do cometimento da infração.
- d) Uma oferta irrecusável de compra do motor de qualquer um dos 3 primeiros colocados da Bateria ou Prova Final deverá ser registrada na Secretaria de Provas em até 15 minutos após a Bandeirada de Chegada da categoria em questão, e esta intenção deverá ser comunicada ao Comissário Técnico Chefe no Parque Fechado em até 30 minutos da Bandeirada de Chegada da categoria em questão, pois os 3 motores estarão ali retidos até o momento descrito. A entrega de cada motor somente será feita após o pagamento integral dos valores devidos ao Representante da marca do motor em questão (valor do motor novo, constante da tabela de preços do dia, mais 10%). O Representante se encarregará de entregar 1 motor novo mais os 10% ao piloto vendedor ou seu representante legal. O Representante da marca de motor não poderá entregar os valores totais ao vendedor, mas apenas 1 motor novo e os 10% excedentes previstos.
- e) A ordem de preferência para a compra inicia a partir do piloto último colocado ao final da prova, que esteja na mesma volta do líder, desconsiderando-se eventuais protestos técnicos ou desportivos, depois o penúltimo, e assim por diante subindo as posições da classificação final. O motor do 1º colocado será o primeiro a ser disponibilizado. Depois o do 2º colocado e, por final, o do 3º colocado. O momento da Requisição, dentro do prazo estipulado, não é fator de preferência.
- f) Ao final da Vistoria Técnica os 3 motores serão retidos pelos Comissários Técnicos e, se forem requisitados, serão entregues no estado em que se encontrarem ao final da Vistoria, mesmo que algum componente tenha sido danificado no processo de Vistoria, sem que isto implique em qualquer forma de desconto no preço acima determinado ou substituição da peça danificada. As juntas de bloco, cabeçote, admissão, escape, etc, não serão entregues ao adquirente, sendo devolvidas ao vendedor.
- g) Na eventualidade de o motor Requisitado ter sido identificado como irregular perante o Regulamento Técnico da categoria o processo estará cancelado e os valores serão devolvidos a quem de direito.
- h) Um piloto somente poderá requisitar um motor de outro piloto 1 vez por ano. O cilindro do motor vendido será marcado em local adequado no momento da entrega, e somente poderá ser usado pelo piloto que o adquiriu durante o restante do ano em que se deu a aquisição.
- i) A organização é somente a facilitadora do processo e não terá responsabilidade por qualquer vício, defeito ou outro problema que o motor vendido possa apresentar a partir da venda. O Requisitador é aconselhado a permanecer presente em todas as etapas do processo.
- j) Na eventualidade de o motor não pertencer ao piloto (ex: motor alugado por um Preparador), e este se negar a atender à Requisição de Venda, as mesmas penas serão aplicadas

ao piloto e a este preparador, ao qual será negada a participação em eventos organizados ou supervisionados pela CBA pelo prazo de 1 ano contados a partir da ocorrência do fato

k) Detalhes do conjunto vendido por categoria

- a. MINI: motor (incluindo flange, pirâmide e embreagem), carburador, escape completo, silenciador de admissão.
- b. OKNJr, OKN, OKN Master: motor (incluindo flange e pirâmide), escape completo.
- c. Todas as categorias X30: motor (incluindo flange, pirâmide e embreagem), escape completo.

ARTIGO 20º – CLASSIFICAÇÃO FINAL E PREMIAÇÃO:

I.Será declarado Campeão da **26ª Copa Brasil de Kart – 2025**, em sua respectiva categoria, o piloto que vencer a Bateria Final.

Parágrafo único: No caso de categorias que competirem agrupadas, os 75% das voltas para a classificação deverão levar em conta o número de voltas do vencedor da geral (as diversas categorias juntas).

II.Serão premiados com troféus os pilotos classificados:

- a) do 1º ao 3º lugar na bateria final das categorias OKNJ, OKN, OKNM, SKG, SKS e SKSS;
- b) do 1º ao 5º lugar na bateria final, nas demais categorias;
- c) mais os pole-position de cada categoria e as equipes dos pilotos campeões.

ARTIGO 21º – RELAÇÃO COROA/PINHÃO:

I.Será de conformidade com o adendo a ser emitido oportunamente.

ARTIGO 22º – SORTEIO DE COMPONENTES:

I.A Comissão Técnica poderá sortear, no momento que julgar conveniente, os componentes (escape, flexível, abafador, flange, eixos, etc.) para serem utilizados na Copa.

ARTIGO 23º – RESPONSABILIDADES:

I.A Confederação Brasileira de Automobilismo, a FSA, a Associação Sergipana de Kart, os patrocinadores, os apoiadores, e os fornecedores envolvidos na **26ª Copa Brasil de Kart**, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos, tomada de tempo e as baterias. 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).

ARTIGO 24º – RECLAMAÇÕES:

I. Toda reclamação somente poderá ser analisada e considerada, quando apresentada:

- l) Por escrito;
- m) Em conformidade com o disposto no CDA 2025.

ARTIGO 25º – CASOS OMISSOS:

I. Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários desportivos.

ARTIGO 26º – DISPOSIÇÕES FINAIS:

I. 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, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de suas filiadas.

Rio de Janeiro, de 15 de abril de 2025.

GIOVANNI RAMOS GUERRA
CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
Presidente

FABIO BORGES GRECO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
Presidente

RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI
COMISSÃO NACIONAL DE KART
Presidente

26ª COPA BRASIL DE KART – 2025
REGULAMENTO GERAL / REGULAMENTO DESPORTIVO
ANEXO I

POLÍTICA DE CANCELAMENTO DE INSCRIÇÃO E MOTOR

1. Disposições Gerais

Cada categoria disponível no evento possui um limite de participantes. Após a confirmação do pagamento da inscrição, a respectiva vaga será considerada preenchida e indisponível para outros interessados.

O não pagamento da taxa de inscrição em até 3 (três) dias após a intenção de inscrição pelo site resultará no cancelamento automático da inscrição, e a vaga será disponibilizada ao primeiro nome da fila de espera, caso aplicável.

2. Cancelamento de Inscrição

O piloto poderá cancelar sua inscrição até o dia 03/07/2025, ou seja, até 15 (quinze) dias úteis antes do início do evento.

O pedido de cancelamento deve ser feito por e-mail, com confirmação de recebimento obrigatória, enviado para cnk.campeonatos@cba.org.br.

- Inscrições canceladas até 03/07/2025 terão direito ao ressarcimento de 90% do valor pago na inscrição e no motor.
- Inscrições canceladas entre 04/07/2025 e 22/07/2025 terão direito ao ressarcimento de 50% do valor pago na inscrição e no motor.
- Inscrições canceladas durante a realização do evento, de 23/07/2025 a 02/08/2025, ou em caso de NO SHOW (quando o piloto não comparece ao evento e não solicita o cancelamento no prazo), não terão direito a reembolso.

O reembolso, quando aplicável, poderá ser efetuado em até 6 (seis) meses após o encerramento do evento.

3. Fila de Espera

Quando uma categoria atingir o número máximo de inscritos, os interessados poderão se cadastrar normalmente no site e serão incluídos automaticamente na fila de espera.

O piloto receberá um e-mail informando sua colocação na fila. Caso surja uma vaga, ele será notificado e terá 24 horas para efetuar o pagamento por cartão de crédito ou débito, conforme as opções disponíveis no site.

O não pagamento dentro do prazo resultará na perda da vaga, que será oferecida ao próximo colocado da fila.

4. Transferência de Inscrição

A transferência de inscrição será permitida até o dia 03/07/2025.

Caso a categoria em que o piloto esteja inscrito tenha fila de espera ativa, a transferência só poderá ser realizada para o próximo piloto da fila, respeitando rigorosamente a ordem cronológica de inscrição.

Se não houver fila de espera e houver vaga disponível, a transferência poderá ser feita diretamente para o piloto indicado.

Após o dia 03/07/2025, não será mais permitida a transferência de inscrições. A partir desta data, somente será possível solicitar reembolso, de acordo com os percentuais estabelecidos nesta política.

A solicitação de transferência deverá ser feita por e-mail para cnk.campeonatos@cba.org.br, com confirmação de recebimento obrigatória.

5. Cancelamento do Evento pela CBA/CNK

A CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo, juntamente com a CNK – Comissão Nacional de Kart, reserva-se o direito de adiar e/ou cancelar o evento, mediante aviso aos participantes com até 30 (trinta) dias de antecedência da data prevista.

Nestes casos, será feita a devolução integral dos valores pagos com inscrição, motor e pneus, se adquiridos.

6. Cancelamento por Descumprimento de Normas

A CBA/CNK reserva-se o direito de cancelar qualquer inscrição, estornar os valores pagos e impedir a participação de pilotos no evento, caso sejam identificadas:

- Ações de má-fé;
- Fraudes;
- Descumprimento das normas previstas no CDA, RNK, Regulamento Particular da Prova e seus respectivos adendos.

Rio de Janeiro, de 15 de abril de 2025.

26ª COPA BRASIL DE KART – 2025
REGULAMENTO GERAL / REGULAMENTO DESPORTIVO
ANEXO II

TERMO DE INSCRIÇÃO E CONDIÇÕES GERAIS DE PARTICIPAÇÃO

Ao me inscrever como Concorrente/Condutor na prova em referência, declaro que li, compreendi e aceito integralmente os termos abaixo:

1. Regulamentos Oficiais

Comprometo-me a cumprir integralmente:

- O Código Desportivo Internacional (CDI);
- O Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
- O Regulamento Nacional de Kart (RNK);
- O Regulamento Particular do Evento.

2. Instâncias de Recurso

Reconheço que quaisquer questionamentos ou disputas decorrentes da competição serão tratados exclusivamente pelas instâncias desportivas competentes, renunciando ao direito de acionar os Poderes Públicos ou quaisquer esferas externas à estrutura desportiva.

3. Cancelamento e Reembolso

Estou ciente de que não haverá devolução da taxa de inscrição, salvo nas hipóteses previstas na Política de Cancelamento previamente disponibilizada e aceita por mim.

4. Responsabilidade Civil e Acidentes

Declaro estar ciente de que:

- A CBA, Federações Automobilísticas e clubes organizadores não assumem qualquer responsabilidade por danos físicos, materiais ou morais decorrentes de acidentes durante o evento;
- Também não respondem por prejuízos que eu possa causar a terceiros ou à organização, pelos quais assumo total e exclusiva responsabilidade.

5. Autorização de Uso de Imagem

Autorizo, de forma gratuita, irrevogável e por prazo indeterminado, o uso da minha imagem, voz e nome pelas entidades organizadoras do evento para:

- Transmissões ao vivo ou gravadas em TV aberta, TV por assinatura, Pay-Per-View (PPV), Vídeo On Demand (VOD), redes sociais, circuito interno, internet e telefonia móvel;
- Divulgação institucional, promocional ou jornalística, sem qualquer restrição de formato, número de exibições ou mídia, incluindo tecnologias futuras.

6. Tratamento de Dados Pessoais

Autorizo a coleta, armazenamento, uso, processamento e arquivamento dos meus dados pessoais, conforme os termos do Termo de Consentimento para Tratamento de Dados, de acordo com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD – Lei 13.709/2018).

7. Conduta Ética e Esportiva

Comprometo-me a manter postura ética, respeitosa e esportiva durante todas as atividades do evento, com demais pilotos, comissários, organizadores e público. Estou ciente de que comportamentos antidesportivos, agressivos ou desrespeitosos poderão resultar em advertências, sanções desportivas e até exclusão da competição, conforme os regulamentos aplicáveis.

8. Responsabilidade sobre Equipamentos

Sou integralmente responsável pelos meus equipamentos durante o evento (kart, motor, vestuário, ferramentas e acessórios). Em caso de perda, dano ou incidente com esses materiais, isento a organização de qualquer obrigação de ressarcimento ou indenização.

9. Conduta de Acompanhantes e Equipe Técnica

Reconheço que sou responsável pela conduta de meus acompanhantes, membros da equipe técnica, coachs, mecânicos e demais profissionais vinculados a mim. Qualquer ato de indisciplina, desrespeito ou infração cometido por esses terceiros poderá resultar em sanções que afetem minha participação, conforme decisão da Direção de Prova e dos Comissários.

10. Comunicação Oficial

Comprometo-me a acompanhar atentamente os canais oficiais de comunicação do evento, como site, e-mails e grupos autorizados. Reconheço que é minha responsabilidade manter-me informado sobre atualizações, horários e instruções da organização.

Rio de Janeiro, de 15 de abril de 2025.