

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

REGULAMENTO TÉCNICO

ADENDO 07

Artigo 40 – Do Chassi:

III Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou material compósito (“composite”), do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias Mirim e Cadete o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10,0 mm de diâmetro, e 1 furo de 35mm de diâmetro para acesso à porca de fixação da coluna de direção ao seu mancal. O assoalho deverá ser obrigatoriamente fixado ao chassi por pelo menos 4 parafusos, porcas a arruelas. O assoalho, ao ser apoiado em uma superfície plana, desmontado do chassi, deverá apoiar-se em toda a sua área sobre esta superfície (a não ser que haja deformação não intencional), exceção feita às abas laterais (em relação ao eixo longitudinal do kart) de limitação do movimento dos pés.

XII O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para as categorias Mirim e Cadete, cinco litros para o Grupo 3 e de no mínimo oito e no máximo dez para as demais categorias, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, parcial ou totalmente, com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes e/ou translúcidos. Será permitido colocar adesivos no tanque, desde que não ocupem mais do que 40% da área visível dele, e aplicados somente em suas faces laterais. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico, fixado no chassi ou na carenagem. Será permitido o uso de válvula anti-retorno (“one way”). Deverá ser fixado ao chassi através de manípulo para facilitar a remoção imediata, quando solicitado. A ausência do manípulo e sua substituição por qualquer outro método de fixação poderá resultar na desclassificação da tomada de tempos ou prova/bateria/corrida ou similar, durante a vistoria posterior, ou impedimento de participação destas, se percebido por Oficial de Prova, antes.

XIII Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, ~~somente~~ do chassi ao banco. Nas categorias Mirim e Cadete, os tensores não poderão ser reguláveis.

XXI É proibido o uso de qualquer peça fixada a qualquer um dos cubos de roda com o objetivo de refrigerar, através de ventilação forçada, pneus ou discos de freio.

Artigo 44 – Do Combustível:

I Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 será utilizado como combustível somente gasolina.

II Para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 20:1 a 30:1. A proporção deverá ser informada no Regulamento Particular da Prova.

III A origem do combustível (fornecido pela organização ou comprado pelo participante) deverá ser informada no Regulamento Geral e/ou no RPP do evento da Competição.

IV Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento, A QUALQUER MOMENTO.

a) Amostras poderão ser retiradas do tanque do kart, bem como aparelhos podem ser utilizados para analisar o combustível diretamente no tanque. As amostras poderão ser analisadas através de métodos físicos ou químicos, ou mesmo enviadas a laboratório.

b) Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções para o piloto e seu Chefe de Equipe. Caso haja identificação de adulteração em laboratório, os custos da análise correrão por conta do piloto, e a desclassificação será lavrada a partir da liberação dos resultados por parte do laboratório.

c) Quando uma amostra for enviada a laboratório, a CBA deverá colher 3 amostras, lacrá-las e identificá-las, devendo o Chefe dos Comissários Técnicos (ou membro do CNK) e o Chefe de Equipe assinar os rótulos. 1 amostra ficará em poder da Equipe, 1 sob guarda da CBA e 1 será enviada ao laboratório, juntamente com uma amostra da gasolina distribuída no ponto de abastecimento para a categoria em questão. A negação de assinatura por parte do Chefe de Equipe implicará na assunção de adulteração, consequente desclassificação do piloto e demais punições previstas a este e ao Chefe de Equipe.

Artigo 53 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master – OKNM

XVII Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:

b) OKNM: 169 kg

Artigo 54 – Das categorias Novato, Sênior Am X30 e Sênior Pro X30:

XX Relação – Pinhão ORIGINAL IAME para o motor X30, número de dentes LIVRE. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219

Artigo 55 – Das Categorias Super Sênior – SS, Grand Super Senior – GSS e Sênior 60+ – S60

XXVII Relação – Pinhão ORIGINAL IAME para o motor X30, número de dentes LIVRE. O número de dentes da coroa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219

Artigo 57 – Das Categorias Fórmula 4:

XIII Chassi – Homologado CBA ou FIAKarting/CBA (homologado nas duas). Proibido o chassi FIAKarting autorizado CBA (importado), bem como seus componentes.

b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro, deverão ter o comprimento de $(90,0 \pm 1,0)$ mm, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados. Exceção feita ao cubo original Tonykart, apresentando por ocasião da homologação CBA do chassis, cujo documento está divulgado no site da CBA, junto à Ficha de Homologação do Chassi.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2025.

Comissão Nacional de Kart
Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente