



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL  
COMISSÃO NACIONAL DE KART**

**REGULAMENTO DE HOMOLOGAÇÕES/AUTORIZAÇÕES 2024  
CHASSIS, FREIOS E CARENAGENS  
PERÍODO 2025-2027**

**REGULAMENTO DE HOMOLOGAÇÕES - 2024**

**PRESCRIÇÕES GERAIS**

- 1) HOMOLOGAÇÃO
- 2) CONDIÇÕES IMPOSTAS AOS FABRICANTES ATRAVÉS DA CNK/CBA
- 3) PASSOS A SEGUIR PARA OBTER A HOMOLOGAÇÃO
- 4) CALENDÁRIO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO 2024
- 5) VENDAS

**CRITÉRIOS DE HOMOLOGAÇÃO**

- 6) FABRICANTES RECONHECIDOS PELO CNK/CBA
- 7) MODELO DE CHASSIS
- 8) MODELO DE FREIO
- 9) MODELO DE PEÇA DE CARENAGEM
- 10) PRODUÇÃO MÍNIMA PARA RECONHECIMENTO DO EQUIPAMENTO HOMOLOGADO

**CONTROLES E INSPEÇÃO**

- 11) CONTROLES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
- 12) PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO
- 13) TESTES E CONTROLES PÓS-HOMOLOGAÇÃO

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)



- 14) REGULAMENTO TÉCNICO DE HOMOLOGAÇÃO
- 15) HOMOLOGAÇÕES FIA KARTING AUTORIZADAS CBA
- 16) TAXAS
- 17) ANO DE TOLERÂNCIA

## PRESCRIÇÕES GERAIS

### 1) HOMOLOGAÇÃO

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

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

Para cada tipo de produto haverá uma “janela de homologação”, conforme tabela abaixo. A homologação será válida a partir do dia 6 de janeiro do ano seguinte e terá a validade descrita na tabela. Os produtos homologados serão listados no catálogo de produtos do fabricante, devendo ser disponibilizados normalmente para venda e serão objeto de um documento denominado “Ficha de Homologação”, redigido de acordo com formulário oficial, e registrado pela CNK/CBA.

Validade de Homologação:

(Ano do processo) Validade da Homologação	(2024) 2025 – 2027	(2024) 2025 a 2028	(2026) 2027 – 2029	(2026) 2027 a 2029
Produtos	Chassis Grupo 2	Motores	Chassis Cadete e Grupo 3	Pneus
	Freios Grupo 2	Carburadores	Freios	
	Carenagens e ferragens Grupo 2	Escapamentos	Carenagens e ferragens	
	Para-choque traseiro Grupo 2	Filtros (silenciadores) de admissão)	Para-choque traseiro	
	Conjunto de fixação Painel Dianteiro (Bico)	Abafadores de escapamento		
		Embreagens 4T		

Grupo 2 – equipamentos destinados às categorias Junior Menor ou assemelhadas em diante.

### CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)



Grupo 3 – chassi intermediário entre o Cadete e o Grupo 2, freios destinados a este chassi e carenagens destinadas a este chassi e ao chassi Cadete.

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

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

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

## 2) CONDIÇÕES IMPOSTAS AOS FABRICANTES ATRAVÉS DA CNK/CBA

Quando um fabricante submete uma solicitação de homologação à CNK/CBA assume a responsabilidade de seguir o prescrito no ISC (International Sporting Code) da FIA, CDA (Código Desportivo de Automobilismo) da CBA, regulamentos técnicos da FIA Karting, CNK/CBA bem como qualquer regulamento complementar publicado pela FIA ou CBA. Sendo estabelecido que qualquer destas prescrições tenha sido desrespeitada, o CNK/CBA, referindo-se ao CAPÍTULO XVI do CDA ou Article 12.2 do ISC “Penalties”, pode aplicar as penalidades previstas, bem como suspender a homologação concedida, temporária ou definitivamente, dependendo da infração. A suspensão da homologação não proíbe a venda do produto, mas impede que competidores usem este produto, no todo ou em parte, em qualquer competição sancionada, supervisionada ou organizada pela CBA.

## 3) PASSOS A SEGUIR PARA OBTER A HOMOLOGAÇÃO

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

- Datas-limite para o preenchimento e entrega dos formulários;
- A data de início de validade das homologações concedidas;

(consulte tabela “Validade da Homologação”).

Os passos abaixo devem ser seguidos:

a) Baixar o Regulamento de Homologação 2024 no site da CBA (<https://www.cba.org.br/downloads/listar/248/3/homologacoes>);

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

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

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

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

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



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

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

- Presidente do CNK/CBA ou um representante;
- Um Comissário Técnico reconhecido pelo CNK/CBA.

h) Os Inspectores contam o número de exemplares válidos requerido pelo regulamento para o tipo. Escolhem aleatoriamente exemplares, e anotam separadamente seus números de série. Somente o fabricante será responsável pela compatibilidade do equipamento com o Formulário da Ficha de Homologação. Para alguns produtos será exigido que uma unidade seja produzida na presença da Comissão Homologadora, e a peça enviada para a CBA, para futura referência. Durante a inspeção de homologação exemplares escolhidos aleatoriamente serão lacrados com o lacre oficial da CBA (a não ser que haja determinação explícita em contrário). Um número fixo de exemplares será selado e colocado à disposição da CNK/CBA durante todo o período de validade da homologação, e deverão ser enviados ao depósito do CNK/CBA imediatamente depois da inspeção de homologação, custeado pelo fabricante.

**AVISO:** todas as solicitações de homologação e inspeções serão canceladas sem reembolso das taxas pagas se os Formulários de Fichas de Homologação não estiverem preenchidos de maneira correta por ocasião do início da inspeção, se o número de unidades exigido não estiver presente, se a unidade a ser produzida não o for por qualquer razão, ou se o fabricante se recusar a atender qualquer solicitação pertinente de um membro da Comissão Homologadora.

#### **4) CALENDÁRIO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO 2024**

Calendário de procedimentos:

- Envio dos formulários H1 CBA para a CBA até 1º de julho de 2024;
- As taxas de homologação CBA deverão ser pagas à CBA na mesma data da entrega dos formulários H1.

Dados:

Banco Bradesco S/A | Agência: 2545 | Conta: 922-9 | CNPJ: 00.108.522/0001-01

- Envio dos números de homologação CBA para as fábricas até 05 de agosto de 2024;
- Envio dos Formulários de Ficha de Homologação Provisórios CBA para a CBA até 30 de agosto de 2024;
- Inspeções: entre 02 de setembro e 20 de dezembro.

Não haverá inspeções tardias por parte da CBA depois desta última data. As despesas de viagem e estadia dos delegados CBA serão cobradas pela CBA dos fabricantes, com rateio em caso de mais de uma inspeção na mesma cidade entre os fabricantes daquela localidade. Caso seja necessária uma nova inspeção dentro das datas-limite o fabricante arcará com os custos individualmente;

- Publicação das listas provisórias de homologações CBA: a partir de 6 de janeiro de 2025;

A validade da homologação começará em 6 de janeiro, e durará conforme o período constante na tabela.

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

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

#### **5) VENDAS**

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



## CRITÉRIOS DE HOMOLOGAÇÃO

### 6) FABRICANTES RECONHECIDOS PELO CNK/CBA

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

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

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

#### Para chassis:

- dominar a técnica e executar o projeto e construção do quadro, mangas de eixo dianteiras e coluna de direção, que compõe o conjunto de componentes responsáveis pela segurança ativa;
- ter capacitação de avaliar a qualidade de todos os outros componentes envolvidos no projeto completo do chassi, fabricados por ele ou não,
- ser o detentor dos direitos sobre o projeto do Quadro, mangas de eixo dianteiras, coluna de direção e demais componentes do chassi;
- executar em suas instalações as operações de soldagem do Quadro de chassi, mangas de eixo dianteiras e coluna de direção;
- garantir meios para que as operações de checagem requeridas pelos parâmetros de homologação possam ser realizadas e cumpridas;
- durante cada ano do Período de Validade da Homologação pelo menos 5 pilotos participantes de qualquer categoria nos Campeonatos Nacionais (Campeonato Brasileiro, Copa do Brasil) deverão utilizar o modelo homologado do fabricante de maneira efetiva (realizar a Classificação, obter classificação (pelo menos 75% das voltas) nas provas (classificatórias, pré-finais e finais), sendo que esta participação estará sujeita à avaliação dos membros do CNK/CBA). O não cumprimento deste requisito poderá provocar o cancelamento da homologação a partir do ano seguinte ao ano da infração.
- produção mínima para reconhecimento do equipamento homologado 50 unidades, sendo todos montados ou (opcional).
  - 20 completamente montados
  - 30 desmontados, mas com a totalidade de suas peças disponíveis para inspeção

#### Para peças de carenagens (Painel Dianteiro (Bico), Painel Superior Dianteiro (Gravata), Lateral, Parachoques Traseiro):

- Ser o proprietário intelectual e físico de todos os desenhos técnicos do produto;
- Ser o proprietário dos moldes e dos dispositivos de produção;
- Possuir capacitação para o projeto de elementos de carenagem e ferragens associadas;
- Deter os direitos intelectuais sobre as carenagens e para-choques, isto é:
  - Definir as operações e escopo de fabricação;
  - Deter conhecimento técnico apropriado.
- Realizar nas instalações do fabricante as operações de controle necessárias para garantir a segurança e concordância das peças com os dados da Ficha de Homologação;
- O fabricante deve projetar e desenhar os elementos plásticos, embora a produção possa ser subcontratada;
- Os Painéis Dianteiros deverão passar pelos Testes de Recuo (Vertical Push Test), para nivelar o desempenho em relação ao recuo em caso de toques.
- Dado que haverá mudança nas condições técnicas desta peça, o Ano de Tolerância das peças homologadas anteriormente não será concedido em 2025.



#### Para sistemas de freios:

- ser o proprietário físico e intelectual de todos os desenhos técnicos industriais do produto,
- dominar a técnica da concepção de elementos de freio,
- deter os direitos intelectuais sobre os elementos de freio em questão, isto é:
  - Definir as operações de fabricação e seu escopo,
  - Deter expertise técnica apropriada.
- conduzir nas instalações fabris a montagem necessária para construir os sistemas de freio, bem como as atividades de inspeção necessárias para garantir a segurança.

#### **7) MODELO DE CHASSI**

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

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

- Distância entre-eixos,
- Larguras externas dianteira e traseira,
- Diâmetro dos elementos tubulares principais ( $\varnothing \geq 21$  mm e  $L > 150$  mm),
- Quantidade de elementos tubulares principais ( $\varnothing \geq 21$  mm e  $L > 150$  mm),
- Quantidade de “curvas” nos elementos tubulares principais.
- Todas as demais normas FIA para este sistema devem ser seguidas.

Uma unidade do quadro do chassi a ser homologado deverá ser soldada perante os vistoriadores, lacrada e enviada imediatamente pelo fabricante para um depósito da CBA, para servir como padrão de comparação em vitórias em competições, ou em inspeções periódicas realizadas durante o período de validade da homologação.

#### **8) MODELO DE FREIOS**

Um sistema de freios,, para ser homologado CBA, deve ter as seguintes características:

- Sistema de acionamento hidráulico, com “mangueiras” (linhas) hidráulicas com cobertura externa em aço ou aço inoxidável.
- Sistema com disco e pinça traseiro, atuando no eixo traseiro, para as categorias de tração direta ou embreagem centrífuga, e em todas as rodas nas dotadas de caixa de marchas, com acionamento independente para os dois “eixos”.
- Acionamento duplo entre o pedal e os cilindros mestres. Se um cabo for homologado, deverá ter diâmetro mínimo de 1,8mm.
- Discos de freio em aço, aço inoxidável ou ferro fundido. Dois modelos de discos podem ser homologados para um mesmo sistema. A superfície dos discos podem ser modificadas através de furação, construção de sulcos ou esmerilhamento, mas somente pelo fabricante e sob sua inteira responsabilidade. Discos modificados, bem como desgastados, devem seguir as dimensões e tolerâncias contidas na Ficha de Homologação.
- Protetor de discos: se o diâmetro do disco faz com que ultrapasse o plano inferior determinado pelo quadro de chassi uma peça protetora pode ser usada,, desde que construída em nylon, compósito de carbono e/ou kevlar, Teflon, Delrin ou plásticos equivalentes. Deve ser fixada ao chassi lateralmente em relação ao disco de freio.
- Proteção para chuva: discos e calipers podem ser protegidos da ação da chuva através de peças projetadas e construídas pelo fabricante homologado ou, em casos extremos, aprovadas previamente por Comissários Técnicos.
- Arrefecimento do sistema: discos e calipers podem ter arrefecimento auxiliar através de peças projetadas e construídas pelo fabricante homologado.
- Todas as demais normas FIA para este sistema devem ser seguidas.
- Para que a autoria do fabricante sobre um sistema de freios seja reconhecida, o conjunto deve ter características que o diferenciem de qualquer outro conjunto homologado CBA ou FIA, e seus componentes devem ser



identificados inequivocamente pelo fabricante de modo a evitar a fabricação por outra empresa qualquer, não reconhecida pela CBA.

Uma unidade do sistema de freio a ser homologado deverá ser montada perante os vistoriadores, lacrada e enviada imediatamente pelo fabricante para um depósito da CBA, para servir como padrão de comparação em vistorias em competições, ou em inspeções periódicas realizadas durante o período de validade da homologação.

## 9) MODELO DE PEÇA DE CARENAGEM

Uma peça de carenagem, para ser homologada CBA, deve ter as seguintes características:

- Construída em plástico que, em caso de quebra, não produza destroços com arestas cortantes, e que tenha raio de arredondamento mínimo de 5mm.

### • Painel Dianteiro:

- Montado, não deve ter nenhuma porção ultrapassando a altura máxima das rodas dianteiras.
- Não deve ser capaz reter água ou qualquer detrito.
- Largura mínima de 1,000 mm, e máxima que não ultrapasse a largura máxima das rodas dianteiras em nenhuma circunstância. Distância máxima entre o Painel Dianteiro e a roda dianteira, dos dois lados: 180mm.
- Balanço dianteiro máximo: 680mm, conforme desenho anexo.

Todas as demais normas FIA para este sistema devem ser seguidas.

**- A PARTIR DESTA PROCESSO OS PAINÉIS DIANTEIROS SERÃO SUBMETIDOS AO TESTE DE RECUO FIA ou CBA, CONFORME NORMAS A SEREM PUBLICADAS EM BREVE.**

### • Painel Superior Dianteiro:

- Não pode situar-se sobre o plano definido pelo topo do volante de direção. Não pode atrapalhar o normal funcionamento dos pedais de controle ou qualquer porção dos pés do piloto em posição normal de marcha. Deve se situar a uma distância mínima de 50mm na horizontal do volante de direção e não pode ultrapassar o Painel Dianteiro.
- Largura: mínimo de 250mm, máximo de 300mm.
- Deverá ser fixado, à frente,, de maneira rígida ao chassi e, na parte de trás, no suporte da coluna de direção. Seu posicionamento não deverá interferir com ou dificultar a ação do mecanismo de recuo anti-impacto do Painel Dianteiro.
- Deve prover espaço suficiente para a placa com número, nas dimensões regulamentares e na posição usual (topo).
- Todas as demais normas FIA para este sistema devem ser seguidas.

### • Carenagem Lateral:

- A superfície da peça deve ser lisa e uniforme; não deve possuir orifícios outros que não os utilizados para fixação, que deve ser rígida às ferragens laterais.
- Nenhuma porção deverá cobrir o piloto em sua posição normal, e não deve cobrir nenhuma porção do chassi, visto por baixo.
- Não deve ser capaz de reter água ou qualquer detrito.
- Deve prover espaço suficiente para a placa com número, nas dimensões regulamentares e na posição usual (junto às rodas traseiras).
- A peça não deve se situar, em nenhuma circunstância, sob o plano determinado pelas 4 rodas, ou situar-se externamente ao plano determinado pela roda dianteira e traseira em ambos os lados em mais de 40mm. Em caso de chuva, não pode ultrapassar a largura máxima das rodas traseiras.
- Distância da porção mais baixa em relação ao solo: 25mm mínimo, 60mm máximo.
- Distância à roda traseira: 60mm máximo
- Todas as demais normas FIA para este sistema devem ser seguidas.



• **Parachoque Traseiro:**

- **A HOMOLOGAÇÃO DESTE COMPONENTE DIFERE DAS NORMAS FIA, NA MEDIDA EM QUE NÃO EXIGE QUE SEJAM FEITAS ATRAVÉS DO PROCESSO DE “CONFORMAÇÃO POR SOPRO”, E PODE SER COMPOSTA POR UMA ÚNICA PEÇA PLÁSTICA INTEGRAL.**

- Distância entre o ponto mais recuado do parachoque traseiro na posição das rodas traseiras e a roda: 15mm mínimo e 50mm máximo.

- Largura: mínima de 1340mm e máxima não superior à largura do kart nas rodas traseiras, a qualquer momento.

- Deve prover espaço suficiente para a placa com número, nas dimensões regulamentares e na posição central.

- Altura livre do solo: mínimo de 25mm e máximo de 60mm em três retângulos de 200mm de largura e 100mm de altura, com ângulo de no máximo 5° em relação à vertical, situados ao centro e na projeção das rodas traseiras.

Uma unidade de cada peça de carenagem a ser homologado deverá ser lacrada e enviada imediatamente pelo fabricante para um depósito da CBA, para servir como padrão de comparação em vitorias em competições, ou em inspeções periódicas realizadas durante o período de validade da homologação.

**10) PRODUÇÃO MÍNIMA PARA RECONHECIMENTO DO EQUIPAMENTO HOMOLOGADO**

50 unidades, sendo todos montados ou (opcional)

- 20 completamente montados

- 30 desmontados, mas com a totalidade de suas peças disponíveis para inspeção

## **CONTROLES E INSPEÇÃO**

**11) CONTROLES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS**

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

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

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

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

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

**12) PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO**

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

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





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

- Documentos de importação,
- Invoices,
- Dados de controle de produção (PCP).

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

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

f) PARA CHASSIS: como descrito anteriormente, os inspetores deverão lacrar uma (1) unidade completa do modelo a ser homologado (com quadro, mangas e coluna de direção soldados na presença dos inspetores), mais um (1) quadro completo com mangas e coluna de direção (também soldados na presença dos inspetores). Inspeção e lacração serão imediatos após a produção de cada unidade, e os Inspetores deverão estar presentes durante todo este procedimento. A unidade completa lacrada ficará à disposição do CNK/CBA nas instalações do Fabricante e deverá ser guardada durante todo o período de homologação para futura referência. O quadro com mangas e coluna será enviado ao depósito da CBA.

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

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

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

h) PARA PEÇAS DE CARENAGEM: Durante a inspeção os inspetores deverão selecionar aleatoriamente 2 unidades por modelo a ser homologado, que serão lacrados e colocados à disposição do CNK/CBA. Inspeção e lacração serão imediatos após a escolha de cada unidade, e os Inspetores deverão estar presentes durante todo este procedimento. Uma (1) unidade lacrada ficará à disposição do CNK/CBA nas instalações do Fabricante e deverá ser guardada durante todo o período de homologação para futura referência. Uma (1) unidade lacrada ficará à disposição do CNK/CBA, devendo ser enviada ao depósito do CNK/CBA, por conta do Fabricante, para futura referência, e lá ficará por todo o período da homologação.

l) Se: Em qualquer momento o Fabricante se negar ou não puder fornecer informações solicitadas pelos inspetores conforme os critérios previamente determinados com base em confidencialidade, ou os Inspetores não conseguirem checar as informações constantes no Formulário H1, Formulário da Ficha de Homologação, ou Por qualquer outro motivo que o CNK/CBA determinar ser necessário o CNK/CBA poderá solicitar a participação de uma empresa de auditoria publicamente reconhecida para realizar a checagem das informações acima. Os custos serão reembolsados à CNK/CBA no 1º caso e pagos pelo CNK/CBA no 2º e 3º casos, a menos que uma irregularidade seja encontrada, sendo então reembolsados pelo Fabricante.



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

k) Em havendo evolução do processo de fabricação de qualquer produto homologado que, não alterando as características constantes da Ficha de Homologação, possa torná-lo diverso das unidades de referência lacradas durante a inspeção (melhoria de qualidade/processo de soldagem/usinagem/metalurgia, entre outros) e que possa causar dúvidas em eventuais vistorias técnicas e comparações, o CNK/CBA deverá ser contatado para que possa proceder as devidas correções/substituições das unidades de referência, após a conferência de que a modificação de processo não diferencia o produto de sua Ficha de Homologação.

### **13) TESTES E CONTROLES PÓS-HOMOLOGAÇÃO**

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

#### **- Aceitação dos controles pós-homologação**

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

#### **- Compromisso do Fabricante em manter a estabilidade do produto**

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

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

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

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

#### **- Cancelamento da homologação**

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

O seguinte procedimento será usado para o cancelamento da homologação.

- O Fabricante será informado pelo CNK/CBA do cancelamento da homologação
- O Fabricante o será responsável pela implementação da decisão do CNK/CBA assumindo os custos.

Uma vez que a medida de cancelamento da homologação for tomada o produto/equipamento não será mais aceito em qualquer competição organizada/sancionada ou supervisionada pela CBA ou pelas FAUs.



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

#### **14) REGULAMENTO TÉCNICO DE HOMOLOGAÇÃO:**

Conforme FIA Karting, excetuando-se notas neste regulamento.

#### **15) HOMOLOGAÇÕES FIA KARTING AUTORIZADAS CBA**

- O processo de vistoria dos lotes necessários para aprovação CBA seguirá a partir do final da homologação FIA Karting. As inspeções da FIA terminam em 31 de outubro, e os certificados de homologação (Fichas de Homologação) são liberados no mês seguinte. É necessário aguardar estes passos para iniciar o processo de importação, e mais o período de traslado.
- Desta forma, as inspeções CBA ocorrerão a partir de janeiro, não sendo autorizados a participar de competições em território nacional os equipamentos cujo processo não tiver sido realizado.
- Para cada grupo “autorizado” (CHASSIS, FREIOS, CARENAGENS) 50 unidades deverão ser apresentadas. No caso de chassis, opcionalmente, 30 montados e 20 desmontados, contanto que a totalidade das peças esteja disponível. Valerão também para as re-autorizações a isenção de apresentação de 50 unidades.

#### **16) TAXAS:**

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

Valor-base de R\$ 16.300,00 (equivalente à validade de 3 anos)

Chassis: R\$ 16.300,00

Freios: R\$ 16.300,00

- Se o fabricante usará em karts com freio traseiro a pinça (cáliper) e disco traseiro, um número de cilindros de acionamento, mangueiras e sistema de comunicação física entre pedal e cilindro(s), que sejam parte integrante de um sistema para karts com freios nas 4 rodas (KZ), bastará homologar 1 sistema completo – 1 taxa e 50 unidades;
- Se um ou mais destes componentes for específico, deverá homologar separado – 2 ou mais taxas, 50 unidades por sistema;

Carenagens: R\$ 4.075,00 para cada grupo

- A medida tem por objetivo facilitar a entrada de novos fabricantes, permitindo a homologação de Painel Superior Dianteiro, Painel Dianteiro, Lateral e Para-choques Traseiro separadamente ou em grupos de 2, 3 ou 4.
- Empresas importadoras deverão pagar R\$ 16.300,00 por grupo (CHASSIS, FREIOS, CARENAGENS), valendo a mesma regra para freios e a divisão dos 4 componentes de carenagem, sendo desta forma possível “autorizar” mais de um modelo por grupo (Ex: 2 modelos de Painel Dianteiro, de Laterais, etc.).
- Fabricantes nacionais que estejam homologando simultaneamente frente a FIA Karting e CNK/CBA não terão de pagar as taxas CNK/CBA, apenas as custas de viagem e estadia dos Inspectores CNK/CBA, fora os custos FIA Karting.
- Haverá a possibilidade de parcelamento das taxas, desde que a última parcela seja quitada até dezembro de 2024. Cada fabricante deverá negociar diretamente com o CNK/CBA.

#### **17) ANO DE TOLERÂNCIA**

O CNK/CBA decide que, enquanto houver a realização de um Campeonato Nacional (Campeonato Brasileiro ou Copa Brasil) nos dois últimos meses do ano, as homologações terão mais 1 ano de tolerância em relação ao período prescrito, desde que não tenha havido mudança em especificações técnicas.

Como exemplo, para este processo, os Painéis Dianteiros homologados CBA da homologação anterior não terão tolerância.



Para quaisquer dúvidas, favor contatar a CNK, pelo e-mail [cnk@cba.org.br](mailto:cnk@cba.org.br)

Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 2024

**Confederação Brasileira de Automobilismo**

Giovanni Ramos Guerra  
Presidente

**Conselho Técnico Desportivo Nacional**

Fábio Borges Greco  
Presidente

**Comissão Nacional de Kart**

Rubens Luiz Canovas Carcasci  
Presidente