



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE NA TERRA

CATEGORIA CADETECROSS
REGULAMENTO TÉCNICO 2026

ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS	1
ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES	2
ARTIGO 3º: PESO	4
ARTIGO 4º: MOTORES	5
ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL	6
ARTIGO 6º: SISTEMA DE PARTIDA	6
ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS	7
ARTIGO 8º: SUSPENSÃO	7
ARTIGO 9º: FREIOS	7
ARTIGO 10º: DIREÇÃO	7
ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS	8
ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	8
ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	8
ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS	9

INTRODUÇÃO: O presente regulamento refere-se ao CAMPEONATO BRASILEIRO DE CADETECROSS e é válido para as categorias “Cadete” e “Cadete-Júnior” e determinará, nos seus artigos, os procedimentos e normas técnicas aplicáveis à categoria.

ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

1.1 - VEÍCULOS PERMITIDOS – Veículos tubulares monopostos com motores 4 tempos, fornecidos pelo fornecedor PABLO RACING devidamente sorteados e distribuídos entre os competidores.

1.1.1 - MOTORES – Os motores estacionários monocilíndrico refrigerado a ar, 4 tempos, combustível gasolina, deverão atender o determinado no artigo 4º do presente regulamento.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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

1.2 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:

1.2.1 - Não poderá ser realizada nenhuma alteração ou modificação no conjunto motriz fornecido pela Pablo Racing. Estão compreendidos no conjunto motriz os seguintes itens: **motor, carburador com filtro de ar e embreagem.**

1.2.2 - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais, salvo os componentes ou peças que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.3 - No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.4 - Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.5 - Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.6 - Nos casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.7 - Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos, salvo os componentes ou peças fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES

2.1 - CHASSI:

2.1.1 - A Construção do chassi deve obedecer às especificações constantes neste artigo.

2.1.2 - Com referência a resistência da construção, ela deverá ser tubular, capaz de resistir com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante o seu uso em competição. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de diâmetro mínimo de 22 mm e no máximo 32 mm, com parede mínima de 1,5 mm, dentro de um

padrão que proteja o piloto, com dois arcos de segurança no sentido longitudinal (da extremidade dianteira até a extremidade traseira) amarrados com no mínimo 5 (cinco) travessas de construção soldada, que deverão estar no mínimo à 5 (cinco) cm acima da cabeça do piloto sentado com os cintos atados. Os tubos usados para realizar os travamentos laterais (tubos usados para formar as treliças na lateral do chassi) deverá ter diâmetro mínimo de 16mm. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, canos estes com espessura de no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm. Nos arcos de segurança não se admitirá emendas em sua extensão. Somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem, nenhuma parte da estrutura ou da carenagem poderá exceder a largura das rodas. Todas as curvas efetuadas nos tubos deverão obedecer a um raio médio mínimo de 50 mm. Não se admite cantos vivos em qualquer parte da estrutura tubular. O arranjo inferior é livre, com a condição que nenhum instrumento ou objeto apresente saliência perigosa.

2.2 - ARCOS DE SEGURANÇA - Não serão admitidas soldas em sua extensão, somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem.

2.3 - CARROCERIA - Nenhuma parte da carroceria (carenagem) poderá exceder a largura das rodas.

2.4 - PÁRA-BRISA - É obrigatório uma tela metálica de malha quadriculada na parte dianteira do veículo.

2.5 - ASSOALHO - Deve ser obrigatoriamente fechado em chapa de ferro com espessura mínima de 0,80mm ou em chapa de alumínio com espessura mínima de 1,2mm. O assoalho deve proteger a região do habitáculo do piloto, abrangendo toda a largura do chassi, desde a face frontal da pedaleira até o final do banco do piloto. O assoalho deverá ser fixado firmemente ao chassi com parafusos de aço. Permitida a realização de furos de 10mm na chapa do assoalho para saída de líquidos.

2.6 - ESPELHOS - Obrigatória a existência dos espelhos retrovisores em ambos os lados.

2.7 - PROTEÇÃO LATERAL - Tela não metálica (lata ou alumínio) podendo ser de fibra, plástico, borracha, dos dois lados do veículo, podendo ser substituídas por carenagem até a altura dos ombros do piloto (sem impedir a visão lateral do piloto).

2.8 - APOIO DE CABEÇA - Obrigatória a existência de apoio atrás do capacete (proteção em caso de colisão pela traseira).

2.9 - ENTRE EIXOS - Mínimo 1.400mm - máximo 1.600mm.

2.10 - COMPRIMENTO - Comprimento total: mínimo 1.800mm – máximo 2.100 mm.

2.11 - LARGURA - Largura: mínima 1.200mm - máxima 1.250.

2.12 - AEROFOLIO. (Asa Traseira)

2.12.1 - Uso opcional, modelo livre;

2.12.2 - Não é permitido exceder a largura máxima do veículo (1.250 mm);

2.13 - PARA BARRO: Livre.

2.14 - CHAPA CORTA FOGO: Obrigatória a existência de uma chapa corta fogo de ferro com espessura mínima de 0,80mm, ou de alumínio com espessura mínima de 1,20mm separando o habitáculo do piloto do tanque de combustível localizado no compartimento onde se localiza o conjunto motriz. Essa chapa deverá ser instalada atrás do banco do piloto, junto ao arco principal de segurança em toda sua largura, do seu ponto mais alto até a altura próxima da meia altura do banco do piloto. A abertura entre a base do chassi e a chapa corta fogo não poderá ser maior que 30 centímetros.

2.15 - Permitida a instalação de dispositivos de captação de ar com a finalidade específica de refrigerar o motor, sem forçar o ar para o carburador.

ARTIGO 3º: PESO

3.1 - PESO MÍNIMO:

3.1.1 - Peso mínimo do veículo com piloto: 180kg (cento e oitenta quilogramas) para categoria Cadete-Júnior.

3.1.2 – Peso mínimo do veículo com piloto: 205kg (duzentos e cinco quilogramas) para categoria Cadete.

3.1.3 - O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrar ao término das competições ou treinos classificatórios, com lubrificante do motor, do câmbio e fluídos de freios nos níveis em que terminarem (proibida a adição de lubrificantes e fluídos).

3.1.4 - Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso.

3.1.5 - No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este (s) componente (s) não poderá (ão) ser colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso.

3.1.6 - Uso de Lastro: Os lastros, se necessários, deverão ser blocos sólidos com peso máximo de 10 (dez) quilos por unidade, fixados com, no mínimo, dois parafusos de aço de 8 (oito) milímetros com reforço contra porca (tipo sanduíche) e lacrados quando da

vistoria técnica, devendo ser informado ao vistoriador durante a vistoria técnica a localização do Lastro.

ARTIGO 4º: MOTORES

4.1 - MOTOR PERMITIDO:

4.1.1 - Permitidos apenas motores GX 390 4 tempos, combustão gasolina, que serão fornecidos pela empresa PABLO RACING, contratada pela empresa promotora para fornecer os motores que serão utilizados no Campeonato. Os motores serão fornecidos no primeiro dia de evento e serão sorteados entre os competidores. Os motores serão devidamente lacrados para evitar adulterações.

4.1.2 - Todos os motores são lacrados com cabo de aço inox com numeração de rastreio.

4.1.3 - Todas as manutenções, serão realizadas somente pela fornecedora locadora dos motores, a empresa PABLO RACING, sendo proibido ao competidor e sua equipe realizar qualquer tipo de manutenção no conjunto motriz.

4.1.4 - Trocas de motor somente poderão ser realizadas mediante solicitação formal e com a autorização dos comissários. Em caso de substituição observar regras no regulamento desportivo da categoria.

4.1.5 - O sorteio dos motores será realizado pela empresa locadora, sob a supervisão da empresa promotora e dos comissários desportivos da CBA. O local e o horário do sorteio serão previstos no Regulamento Particular (RPP), e os competidores ou responsáveis poderão acompanhar todo o processo.

4.2 - CARBURADOR:

4.2.1 - Serão padronizados pela empresa locadora sendo proibida qualquer manutenção ou alteração por parte do competidor e sua equipe. Eventuais reparos deverão ser solicitados aos comissários técnicos e realizados exclusivamente pela empresa locadora.

4.3 - FILTRO DE AR:

4.3.1 - Serão padronizados pela empresa locadora sendo proibida qualquer manutenção ou alteração por parte do competidor e sua equipe.

4.4 - ÓLEO LUBRIFICANTE:

4.4.1 - Motores fornecidos pela locadora já com fluidos lubrificantes. Manutenções realizadas somente pela empresa locadora dos motores.



4.5 - ESCAPAMENTO:

4.5.1 - Serão padrão, fornecidos pela empresa locadora, sendo o seu uso é obrigatório.

4.6 - ACELERADOR – O sistema de aceleração deve ser acionado obrigatoriamente por pedal, através de cabo flexível.

Parágrafo único: Qualquer manutenção relacionada ao motor e seus componentes, deverá ser realizada exclusivamente pela empresa locadora dos motores.

ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL

5.1 - O combustível utilizado será gasolina fornecida pelo organizador do evento.

5.2 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL:

5.2.1 - O tanque de combustível deve ser metálico, com capacidade máxima de 10 litros, sendo permitido o tanque original do modelo do motor ou um tanque de fabricação própria.

5.2.2 - No caso de tanques de fabricação própria, o bocal de abastecimento deverá ter no mínimo 20 mm de diâmetro.

5.2.3 - No caso de tanques de fabricação própria, é obrigatório o uso de respiro em material metálico (tipo serpentina/caracol) e/ou do modelo CRF (utilizado em motocicletas de Motocross) com sistema de esferas, em quantidade livre.

5.2.4 - O tanque deverá estar localizado dentro dos limites do chassi do veículo e fixado por cintas metálicas.

5.2.5 - No caso de tanques de fabricação própria, a tampa do bocal deverá obrigatoriamente ser rosqueada, sendo permitido o uso de respiro tipo CRF.

5.2.6 - Não serão permitidas partes do tanque fora dos limites de proteção da estrutura do veículo, exceto o bocal, que poderá excedê-la, desde que não toque o solo em caso de tombamento.

5.2.7 - Não será permitida a fixação do tanque no motor da forma original do modelo.

ARTIGO 6º: SISTEMA DE PARTIDA

6.1 - Sistema de partida manual (cordinha) original do motor.



ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

7.1 - EMBREAGEM:

7.1.1 - Embreagem centrífuga, com 13 dentes, fornecida pela PABLO RACING. A substituição e a manutenção deverão ser realizadas pela empresa locadora.

7.2 - RELAÇÃO:

7.2.1 - Transmissão de força às rodas traseiras por corrente (tração traseira).

7.2.2 - Coroa: 54 dentes

7.2.3 - Pinhão: 13 dentes.

ARTIGO 8º: SUSPENSÃO

8.1 - SUSPENSÃO DIANTEIRA:

8.1.1 - Suspensão tipo bandeja - nacional.

8.1.2 - Amortecedores e molas - livres nacionais.

8.2 - SUSPENSÃO TRASEIRA:

8.2.1 - Tipo balança ou bandeja - nacional.

8.2.2 - Amortecedores e molas – livres nacionais.

8.2.3 - Barra estabilizadora - livre nacional/livre construção;

8.2.4 - Fita/limitador de curso da suspensão: livre/permitida a utilização;

ARTIGO 9º: FREIOS

9.1 - Freios somente nas rodas traseiras.

9.2 - Sistema de acionamento livre.

9.3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

ARTIGO 10º: DIREÇÃO

10.1 - Direção livre, caixa de direção livre nacional.

10.2 - Barras e terminais livres nacionais.

10.3 - Permitido braço pitman com alongamento permitido.

10.4 - VOLANTE

10.5 - Por questões de segurança, é obrigatória a instalação de sistema de fixação do volante à coluna de direção com cubo de saque rápido.

ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS

11.1 - Rodas dianteiras - 8" ou 10" no diâmetro com largura livre.

11.2 - Rodas traseiras – 8" de diâmetro com largura mínima de 5" e máxima de 6,5". (Entende-se como largura de roda as faces internas da mesma, ou seja, as faces de assentamento do pneu).

11.3 - Pneus dianteiros - 3.00 x 8, 3.50 x 8, 4.00 x 8, 3.00x 10, 3.50 x 10, 4.00 x 10. **Proibido retrabalho.**

11.4 - Pneus traseiros: 4.00-8 do fabricante Maggion, **proibido o retrabalho.**

ARTIGO 12º: HABITÁCULO (COCKPIT)

12.1 - Obrigatória a instalação de um banco de competição, sem trilho, sua instalação deverá ser realizada de maneira sólida à estrutura do veículo.

ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

13.1 - Cinto de segurança: Obrigatória a instalação de cinto de segurança de competição em bom estado de conservação, que deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo através de parafusos de no mínimo 8 mm e porcas travantes.

13.2 - Extintor de incêndio: Obrigatória a instalação de 1 (um) extintor dentro do cofre do motor do veículo, com capacidade de 900 g de pó químico e suporte devidamente fixado à estrutura do veículo, ao alcance do socorrista. O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

14.1 - É obrigatório o uso de números de identificação, nas laterais e na frente carenada, com dimensões de 150 mm de altura e traço de 3 cm, conforme posições indicadas na Imagem 8 abaixo.

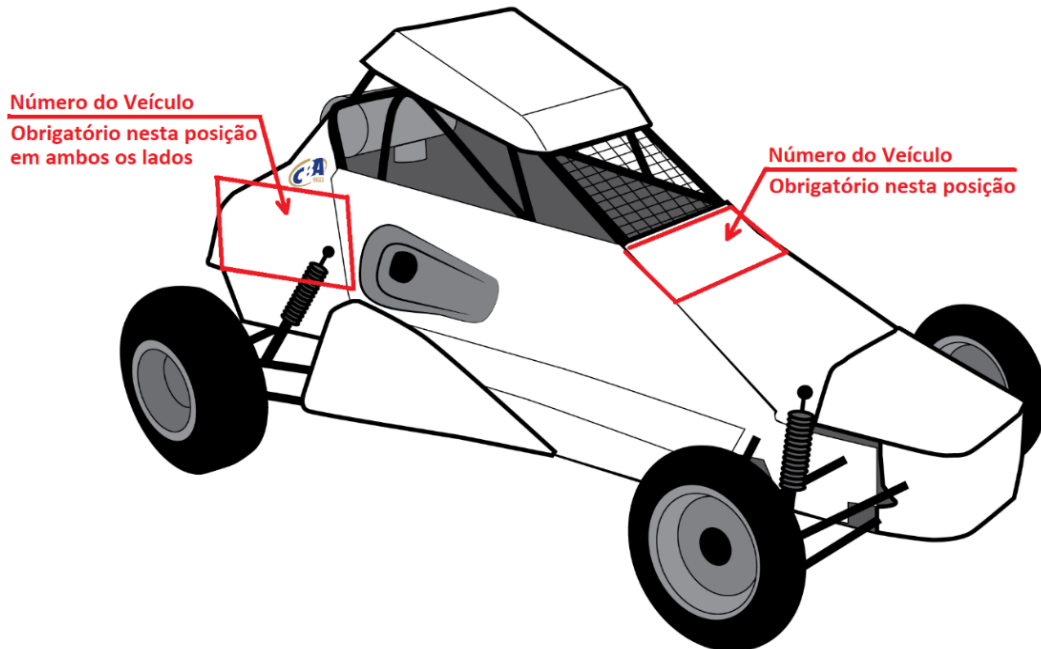


Imagem 8 – localização obrigatória do número na lateral do veículo.

14.2 - Obrigatório constar o nome, tipo sanguíneo e fator RH do piloto, na lateral do teto, em ambos os lados do veículo.

ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS

15.1 - Qualquer item técnico em desacordo com o presente Regulamento desclassifica automaticamente o piloto do referido veículo.

15.2 - Onde não for especificado “tolerância”, os itens referentes a Pesos e/ou Medidas, serão considerados os determinados no Regulamento específico da Categoria – “mínimo e/ou máximo”.

15.3 - Se um veículo não estiver de acordo com o Regulamento Técnico, a ausência de vantagens de desempenho não será considerada, em qualquer hipótese, como elemento de defesa, conforme artigo 87.1 do CDA.

15.4 - Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.



15.5 - Durante a competição, caso algum componente venha a receber lacre, tal lacre deverá permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação deles dentro de suas funções.

15.6 - O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracteriza uma irregularidade técnica.

15.7 - Caso um evento seja realizado em mais de uma Prova ou Bateria/Estágio, ao se constatar alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

15.8 - Fica expressamente Proibido um Piloto treinar, tomar tempo ou participar da Prova com o veículo de outro piloto. Os veículos de competição deverão usar somente o circuito da prova. Uma vez inscritos, não poderão ser retirados do local de realização das provas para fora do Autódromo, ou ainda circular com veículo em percurso não oficial ou fora das dependências do Autódromo. O Piloto que cometer tal irregularidade estará sujeito às penalizações previstas no CDA.

15.9 - Não será permitida a inscrição e utilização de Carro Reserva. Somente em caso de sinistro com o carro do competidor (piloto) e desde que o veículo não tenha condições de ser colocado na pista em tempo hábil para participar do Treinos (Livres e Classificatórios) e Provas, poderá ser solicitado por escrito, aos Comissários Técnicos e Desportivos, a utilização de outro carro. No caso de o sinistro ter ocorrido durante os treinos livres, desde que o novo veículo tenha sido vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, o competidor poderá participar normalmente do Treino Classificatório e das Provas. Caso o sinistro ocorra durante o Treino Classificatório e o carro danificado não tenha condições de largar na Prova, o competidor poderá participar com outro carro, desde que solicitado por escrito, vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, e largará na última fila, sendo considerado sem Tomada de Tempo. Para todos os efeitos, o carro danificado ou sem condições, ficará à disposição da Comissão Técnica.

15.10 - Proibido o reparo do veículo na pista por mecânico ou membro da equipe participante, salvo autorizado pelos comissários desportivos.

15.11 - Os Casos Omissos serão resolvidos de acordo com o CDA – Código Desportivo do Automobilismo, publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) da Confederação Brasileira de Automobilismo.



15.12 - Complementações deste regulamento poderão constar no Regulamento Particular da Prova (RPP)

O presente regulamento foi elaborado pela empresa promotora, em conjunto com a Comissão Nacional de Velocidade na Terra - CNVT, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Rio de Janeiro, 04 de setembro de 2026.

Comissão Nacional de Velocidade na Terra

Roni Fonseca da Silva
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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