REGULAMENTO

CPK2026

# CIRCUITO PAULISTA DE KART 2026 – CPK

## CAPÍTULO I – DO REGULAMENTO DESPORTIVO

**ARTIGO 1º – DAS NORMAS**

O presente Regulamento obedecerá às normas do CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO (CDA) 2026 e REGULAMENTO NACIONAL DE KART (RNK) 2026.

**ARTIGO 2º – DA ORGANIZAÇÃO**

A organização das provas será atribuída ao SPEED MOTOR CLUBE.

**PARÁGRAFO 1º – DATAS E LOCAL:** Todas as etapas serão disputadas no Speed Park Kartódromo Internacional de Birigui e terá 5 (cinco) etapas nas seguintes datas;

- 28 de fevereiro de 2026; (1° Etapa)
- 25 de abril de 2026; (2° Etapa)
- 20 de junho de 2026; (3° Etapa)
- 26 de setembro de 2026; (4° Etapa)
- 24 de outubro de 2026; (5° Etapa)

**ARTIGO 3º – DA SUPERVISÃO**

**PARÁGRAFO 1º –** O controle e a supervisão do **Circuito Paulista de Kart**, serão exercidos pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo.

**PARÁGRAFO 2º – QUESTÕES DESPORTIVAS:** Todas as modificações desportivas, depois de aprovadas pelo Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo, serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

**PARÁGRAFO 3º – QUESTÕES TÉCNICAS:** Todas as modificações técnicas, aprovadas pelo DK-FASP, serão comunicadas pela FASP por meio de adendos,

REGULAMENTO
CPK2026

passando a ter validade após 20 (vinte) dias da data de divulgação.

**PARÁGRAFO 4º -** Para todas as categorias com excessão das categorias Shifter, OKN e MINI 2T, será adotado o sistema de aluguel e sorteio de motores, ficando sob responsabilidade da empresa fornecedora RBC o fornecimento, manutenção, equalização e trocas dos mesmos.

**PARÁGRAFO 5º -** É obrigatório a designação e presença de Comissários Desportivos e Técnicos para a validade das competições. Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo – CDA 2026.

**PARÁGRAFO 6º -** Todas as questões não previstas neste regulamento serão resolvidas pelo Departamento de Kart da FASP (DK-FASP), com base no Regulamento Nacional
de Kart (RNK) 2026 e pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026 da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

## ARTIGO 4º - DA PARTICIPAÇÃO

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

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Somente poderão participar dos treinos livres e oficiais, tomadas de tempo e baterias, os pilotos devidamente inscritos e com toda a documentação de posse da secretaria da prova, ficando ainda essas participações sujeitas à aprovação dos Organizadores ou Comissários Desportivos.

## ARTIGO 5º - DAS CATEGORIAS DE EQUIPAMENTOS E IDADE

Categorias e idades aceitas No Circuito Paulista de Kart 2026:

a)Mirim de Kart (M): Aberta a pilotos com idades entre 08 e 09 anos, completados em 2026 portadores da licença PMK da CBA;
b)Cadete de Kart (C): Aberta a pilotos com idades entre 09 e 11 anos, completados em 2026 portadores da licença PCK da CBA;
c)Mini (MN): aberta a pilotos com idades entre 9 e 12 anos, completados em 2026, portadores das licenças CBA PCK e PJK;
d)OKN-Júnior (OKNJ): Aberta a pilotos com idade mínima de 12 anos e máximo de 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, portadores da licença CBA PJK, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Pilotos com 11 anos de idade completados em 2026 poderão solicitar a participação nesta categoria, em função de experiência e compleição física, pendente de aprovação por parte do CTDN, mas não concorrerão aos prêmios oferecidos pela CBA em eventos realizados e promovidos pela entidade.

e)OKN (OKN): Aberta a pilotos com no mínimo 14 anos completados no ano da emissão da cédula desportiva, respeitadas as normas FIA Karting em vigor. Aberta a Pilotos com licença CBA 2026 PGK ou PSK-PRO;
f)Novato de Kart (N):  Aberta a pilotos portadores da licença PNK da CBA;
g)Sénior Pro (SP X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am;
h)Sénior Am (S X30): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Am;
i)Super Sênior (SS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2026, e acima, portadores de licença CBA para kart;
j)Grand Super Sênior (GSS): Aberta a pilotos portadores da licença CBA PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2026, e acima;

k)F-4 Júnior (F4J): Aberta a pilotos com idades entre 11 e 14 anos, completados em 2026, portadores das licenças CBA PCK e JK;
l)F-4 Novatos (F4N): Aberta a pilotos portadores da licença PNK da CBA.
m)F-4 Graduado (F4G): Aberta a pilotos portadores de licença CBA PGK, PNK, PSK-

Pro e PSK-Am;
n)F-4 Sênior (F4S): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am;
o)F-4 Super Sênior (F4SS): Aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-Pro e PSK-Am, com idade de 40 anos, completados em 2026, e acima;
p)F-4 Grand Super Sênior (F4GSS): aberta a pilotos portadores de licença CBA, PSK-
Pro e PSK-Am, com idade de 50 anos, completados em 2026, e acima;
q) Shifter Graduado (SKG) - Pilotos portadores de Cédula Desportiva Nacional PGK e PSK-Pro. É proibida a participação de pilotos filiados como PSK-Am e PNK nesta categoria.
r) - Shifter Sênior (SKS) - Pilotos portadores de licenças PSK-Pro e PSK-Am.

**PARÁGRAFO 1º** - MÍNIMO DE PARTICIPANTES POR CATEGORIA:
Formação de grid mínimo por categoria será de 6 (seis) karts. Quantidades menores, precisarão de autorização dos comissários desportivos.

**PARÁGRAFO 2º:** Agrupamento por categoria, caso necessário, ficará a critério do diretor de prova e comissários, não caberá reclamação.

**PARÁGRAFO 3º:** Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada será de acordo com a tomada de tempo, misturando-se as mesmas e fazendo-se prevalecer os melhores tempos.

**PARÁGRAFO 4º -** Caso não seja possível juntar as categorias, por incompatibilidade técnica, somente com autorização específica dos Comissários Desportivos, e um mínimo de 5 (cinco) karts, poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 6 (seis) karts.

**PARÁGRAFO 5º** - Treinos livres podem ser realizados mediante agrupamentos diferentes.

REGULAMENTO
CPK2026

**PARÁGRAFO 6º** - Tomadas de tempos podem ser realizadas individualmente ou em grupo, a critério da organização.

## ARTIGO 6º – DA COMPOSIÇÃO DAS ETAPAS

**Parágrafo 1º** - Para todas as categorias, em cada etapa, serão disputadas uma tomada de tempo e 2 (duas) provas.

**Parágrafo 2º** - As duas provas terão o mesmo número de voltas.

**Parágrafo 3º** - Os pontos da 1ª e 2ª provas, serão somados juntos com os pontos de
bonificação de pole position (1 ponto) e melhor volta de cada corrida 1 e
2 (1 ponto em cada corrida), resultando assim, a Classificação da Etapa e também classificação do Campeonato .

## ARTIGO 7º - DA PONTUAÇÃO DOS PILOTOS E CLASSIFICAÇÃO NAS ETAPAS

**Parágrafo 1º** - A 1ª Etapa, terá pontuação dobrada e a 2ª Etapa, terá pontuação de 50% a mais. As demais etapas, será atribuída a seguinte pontuação aos 15 (quinze) melhores colocados conforme tabela abaixo:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º -16 pontos | 5º - 11 pontos | 9º - 07 pontos | 13º - 03 pontos |
| 2º -14 pontos | 6º - 10 pontos | 10º - 06 pontos | 14º - 02 pontos |
| 3º - 13 pontos | 7º - 09 pontos | 11º - 05 pontos | 15º - 01 ponto |
| 4º - 12 pontos | 8º - 08 pontos | 12º - 04 pontos | |

**Parágrafo 2º** - A tomada de tempo ocorrerá da seguinte forma. A melhor volta de cada piloto na tomada de tempo, valerá para formação do grid da 1ª

corrida e o resultado da 1ª corrida, será o grid de largada da 2ª corrida.

**Parágrafo 3º** – Para fazer jus à pontuação das provas o concorrente deverá ter completado 75% (setenta e cinco por cento) das voltas programadas ou das voltas completadas em caso de encerramento, pela Direção de Prova, antes do número previsto de voltas. Sempre que 75% do número total de voltas, ou do tempo total, resultar em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

**Parágrafo 4º** – Em caso de paralisação antecipada de uma prova, por motivos de força maior e ocorridos mais de 02 (duas) voltas e menos de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações dos pilotos na volta anterior à paralisação e se a corrida não puder ser reiniciada será considerada encerrada, atribuindo-se metade dos pontos previstos para a etapa. Em qualquer caso onde a distância percorrida seja superior a 75% (setenta e cinco por cento), e haja paralisação e a impossibilidade de continuação até o total da distância estabelecida, a pontuação a ser atribuída será a integralmente prevista.

**Parágrafo 5º** – Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica. O piloto que não completar 75% (setenta e cinco por cento) da prova, ou seja, não pontuando, e que não comparecer à pesagem, não será desclassificado, porém, seu equipamento deverá ser levado ao Parque Fechado, obrigatoriamente, sob pena de sofrer punição.

## ARTIGO 8º – DOS DESCARTES E DESEMPATE

**Parágrafo 1º** – No Circuito Paulista de Kart, o piloto poderá descartar a pior etapa dele.

**Parágrafo 2º** – Os descartes das piores Etapas serão de Etapas organizadas, não havendo necessidade de que o piloto esteja inscrito na mesma, para descartá-la.

**Parágrafo 3º** – Não poderá ser descartada a Etapa em que o piloto estiver cumprindo pena de suspensão, exclusão (bandeira preta) ou desclassificação na etapa.

**Parágrafo 4º** – Caso se verifique pela empresa responsável de motores a necessidade de o "pole" trocar de motor, sofrendo rebaixamento no "grid", os pontos conquistados serão mantidos.
Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda assim o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvidos tanto para a formação do "grid" de largada, como para a melhor volta.

**Parágrafo 5º –** O desempate na soma da 1ª e 2ª provas, para o Resultado da Etapa será dado pelo resultado da primeira prova.

**Parágrafo 6º** – Ao descartar sua pior Etapa o concorrente descartará, também, eventuais pontos de "pole position" e de melhor volta.

**Parágrafo 7º** – No caso de desclassificação técnica do concorrente, ele perderá os pontos da "pole position" e de volta mais rápida, conferindo-se a bonificação, imediatamente, ao segundo colocado na tomada de tempo e ao concorrente que tiver obtido a segunda volta mais rápida na prova.

**Parágrafo 8º** – Se o piloto for desclassificado por falta de peso após a prova, não perderá os pontos da "pole position", mas perderá o ponto de melhor volta e os pontos da prova. No caso de desclassificação ou exclusão por atitude antidesportiva na prova ou desclassificação técnica, exceto por peso, o piloto será desclassificado da etapa e não poderá utilizar a etapa como descarte, não sendo permitido correr a segunda prova se o fato ocorrer na primeira prova.
**Parágrafo 9º** – Caso dois ou mais pilotos terminem o campeonato com igual número de pontos, o desempate se dará pelos critérios abaixo, na ordem, até que se atinja o desempate:

A. O campeão será o que tiver obtido o maior número de vitórias em etapas, (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).
B. Caso o empate persista, será considerado o maior número de segundo lugares em etapas, (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).

C. Caso o empate persista, será considerado o maior número de terceiros

REGULAMENTO
CBK2026

lugares, em etapas, (serão consideradas todas as vitórias em etapas, e não das provas).

D. Caso o empate persista, será considerado o maior número de vitórias em provas durante o campeonato.

E. Caso o empate persista, será considerado o maior número de segundo lugares, em provas
durante o campeonato, e assim sucessivamente.

F. Casa o empate persista, será o que obtiver a melhor colocação na última prova do campeonato.

## ARTIGO 9º – DA DURAÇÃO DAS PROVAS

**Parágrafo 1º** – Para todas as Etapas, em condição de tempo seco, a duração das provas será:

| | |
|---|---|
| TOMADA DE TEMPO | 5 min |
| BATERIA 1 (Cadete/Mirim/MINI) | 12 Voltas |
| BATERIA 1 (Demais Categorias) | 15 Voltas |
| BATERIA 2 (Cadete/Mirim/MINI) | 12 Voltas |
| BATERIA 2 (Demais Categorias) | 15 Voltas |

**Parágrafo 2º –** Em caso de chuva, independentemente do número de voltas percorridas, a prova passa a ter como limite:
12 minutos para as categorias Mirim, Cadete e Mini
15 minutos para as demais categorias.

## ARTIGO 10º – INSCRIÇÕES

Somente serão considerados inscritos os pilotos que realizarem o pagamento da inscrição no site oficial do Speed Motor Clube (www.speedmotorclube.com.br). Será obrigatório o preenchimento do formulário de inscrição. Todos os participantes do

evento terão que assinar o termo de compromisso e autorização do uso de imagem, informando seus dados pessoais.

**PARÁGRAFO 1º:** Na secretaria de prova o piloto deverá conferir a sua inscrição e retirar as pulseiras para entrar no parque fechado, retirar ticket de pneus e combustíveis. Será obrigatório a lacração de 1 jogo de pneu (slick) por etapa.

**PARÁGRAFO 2º:** Cada piloto terá direito a uma pulseira para o seu mecânico e o seu chefe de equipe e deverá retirar a sua pulseira diretamente na secretaria de prova.

**ARTIGO 11º – Do uso do box ou do Parque Fechado:** A entrada no box, no Parque Fechado, área de manutenção ou na área de balança, quando autorizada, somente poderá ser efetuada através da zona de desaceleração, aconselhando-se o piloto a levantar o braço sinalizando a
sua intenção e assegurando-se de que poderá fazê-lo sem risco para si e para os outros pilotos. O não cumprimento poderá acarretar em penalização pelos Comissários Desportivos
(advertência, perda de 5 minutos no próximo treino, perda de 5 posições na posição de largada da próxima prova, ou multa). Dependendo do circuito, será obrigatório que o piloto ê
mais uma volta antes de deixar a pista, sob pena da aplicação das sanções previstas no CDA 2026 e RNK 2026.

I Todo o percurso compreendido entre a entrada e a saída da pista de rolamento dos boxes ou do Parque Fechado deverá ser percorrido obrigatoriamente em velocidade moderada, a fim de preservar a segurança de todos.

II Em nenhuma hipótese, a pista de rolamento dos boxes ou do Parque Fechado poderá ser utilizada no seu sentido contrário.

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

III Será proibido o acesso e permanência no Parque Fechado e áreas com rolagem de

karts de qualquer pessoa que não estiver usando calçado fechado e devidamente atado ao pé.

IVNos Campeonatos/Torneios Nacionais, o acesso à pista somente poderá ser efetuado a partir do Parque Fechado. O piloto deverá deixar a pista sempre em direção ao Parque Fechado. A movimentação dos karts dos boxes para o Parque Fechado, e do Parque Fechado para os boxes, somente poderá ser efetuada com os motores desligados e sobre carrinhos para transporte adequados. Esses procedimentos poderão ser adotados em outras competições regionais, desde que devidamente regulamentados.

**PARÁGRAFO ÚNICO –** A escolha do espaço de uso dos boxes (tendas de locação), será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser conferido pelo Speed Motor Clube e Speed Park Kartódromo Internacional de Birigui, através do respectivo comprovante de pagamento.

## ARTIGO 12º – SORTEIO, LOCAÇÃO E LACRE DE EQUIPAMENTOS

**PARÁGRAFO 1º –** Para as categorias de motores locados, junto ao Fornecedor de Motores RBC, o sorteio de todas as categorias será ainda definido pelo Speed Motor Clube, divulgados através de adendo da programação.

**PARÁGRAFO 2º –** Para todas as categorias os pneus devem ser adquiridos e lacrados junto à secretaria de prova.

**PARÁGRAFO 3º:** Para as Categorias OKN, OKN JUNIOR e SHIFTER (todas) o pneu a ser utilizado será o MG amarelo e demais categorias o pneu MG vermelho.

**PARÁGRAFO 4º:** Os compostos disponíveis para o evento são:
a)Vermelho – SH2;
b)Amarelo – SM2;
c)Cadete / Mirim / Mini - SC2
d)Cadete / Mirim / Mini - Chuva – SCW2
e)125 e F4 Todas Categorias - Chuva – SW2.

REGULAMENTO
CPK2026

**PARÁGRAFO 5º:** O sorteio dos motores será realizado no local e o horário a serem definidos pelo Speed Motor Clube e Speed Park kartódromo Internacional de Birigui, divulgados em adendo da programação.

**PARÁGRAFO 6º:** Os motores 2 tempos, serão fornecidos com base, coletor de admissão e coletor de escapamento. Os motores 4 tempos, serão fornecidos com base, coletor de escape, carburador, corneta de ar e embreagem. Motor, curva do escapamento e sistema elétrico completo, serão sorteados e fornecidos pelo fornecedor, nas categorias Mirim, Cadete e F4, ficando obrigatório o uso de duas garras de motor devidamente fixadas entre a mesa do motor e o chassi, somente poderão ser usadas as mesas padrão fornecidas com os motores. É obrigatória a presença do piloto ou responsável no ato do sorteio e entrega dos motores, inclusive em caso de troca, para fiscalização e assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega. Após a assinatura do termo de fornecimento e revisão de entrega pelo piloto ou responsável, o mesmo não terá direito de reclamar dos itens vistoriados, cabendo a ele responder sobre qualquer punição de adulteração ou anormalidade do equipamento.

**PARÁGRAFO 7º:** O piloto é responsável pelo motor, curva do escapamento, parte elétrica e todos componentes que forem sorteados.

**PARÁGRAFO 8º:** Só será permitido o funcionamento do motor no Parque Fechado, com autorização e a presença de um representante do Fornecedor DE MOTORES, sob pena de perda de 5 (cinco) posições na tomada de tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto/equipe que acelerar em excesso o motor em cavalete já tendo sido advertido pelo pelo representante do fornecedor de motor, perderá 5 (cinco) posições na tomada de tempo, primeira ou segunda prova do dia. O piloto é o único responsável pela quebra do motor no cavalete, devendo indenizar o Fornecedor de Motor, integralmente aos danos causados. Neste caso só será sorteado o novo motor após o pagamento.

**PARÁGRAFO 9º:** O piloto deverá pagar no ato da devolução ou troca do equipamento, a preço de tabela, as peças ou componentes dos mesmos em caso de: quebra de motor ou pistão por erro de carburação, danos externos de qualquer natureza, perda da rosca da vela, ingestão do motor de qualquer corpo estranho que cause quebra

interna, extravio ou quebra de qualquer natureza que tenha origem no sistema de arrefecimento. Somente após o pagamento, o piloto receberá o novo equipamento. É aconselhável o uso de marcador de
temperatura com indicação ao piloto, para que o mesmo possa detectar um possível superaquecimento do motor.

**PARÁGRAFO 10º:** A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização do representante do fornecedor de motores e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em
movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso o fornecedor de Motores procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja
durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

**PARÁGRAFO 11º:** A prioridade de troca é motivada pela quebra do motor que não puder ser reparada no local. Outro tipo de motivação para a troca estará sujeita a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção dos motores.

**PARÁGRAFO 12º:** A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda posições de acordo com o parágrafo 14º deste mesmo artigo.

**PARÁGRAFO 13º:** Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:
a)Quebra de biela, pistão ou eixo de biela;
b)Fusão da biela ou Rolamento do Carter;
c)Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado
d)Para motores 4 tempos, vazamento de óleo provocado por quebra interna que não possa ser reparado no local.

**PARÁGRAFO 14º:** Para todas as categorias, a troca acarretará a seguinte penalidade:
a)1ª troca – perda de 3 (três) posições;
b)2ª troca – perda de 5 (cinco) posições;
e)3ª troca – perda de 7 (sete) posições;
f)4ª troca – perda de 10 (dez) posições.

**PARÁGRAFO 15º:** O prazo para a solicitação da troca de motor é de 15 minutos após o término da atividade de pista.
**EX:** Finalizada atividade de pista às 00:00, o piloto só poderá solicitar a troca até às 00:15.

## ARTIGO 13º – DA INDUMENTÁRIA

Será obrigatório o uso de:

a) – Capacete de proteção com viseira, homologado por órgão internacional reconhecido pela FIA, ou, para as licenças PMK, PCK e PJK, SFi 24.1, dentro do seu prazo de validade de fabricação, até o final de 2027 (final da vigência da norma). Não será aceito capacete com qualquer dano.

b) – Macacão homologado pela FIAKarting, conforme normas publicadas pela entidade, dentro da validade e em bom estado;

c)– Luvas e sapatilhas de competição;

d) Colete protetor de costelas em bom estado (equipamento específico para o uso durante a atividade do kartismo, projetado para evitar danos ao tórax em caso de impacto, construído com superfícies rígidas não-metálicas, almofadado ao contato com o piloto, dotado de sistema de posicionamento e fixação com tiras, faixas, fechos). Coletes com placas de proteção de borracha apenas (independentemente da dureza das mesmas) não serão aceitos. Recomenda-se o uso dos coletes por dentro do macacão.

e) Para as categorias Mirim e Cadete, o protetor de pescoço. Para as demais categorias será recomendado o seu uso.

f)Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava, recomendando o uso da “camisa balaclava”.

g) A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer atividades de pista, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores. Em caso de chuva, o piloto poderá usar sobreviseira giratória, mantendo a viseira original e o macacão de chuva por cima do macacão homologado. Apesar de situação de chuva, qualquer método de impermeabilização como o uso de capas, galochas ou luvas adicionais não isenta o piloto do uso dos itens de

REGULAMENTO
CPK2026

indumentária descritos acima.

h) No macacão deverá constar, de forma legível, o nome do piloto, e aconselha-se constar seu tipo sanguíneo e fator RH. A identificação do piloto no capacete também é recomendada.

i)As luvas deverão ser totalmente fechadas e não poderão, em nenhuma hipótese, apresentar furos ou cortes que venham a deixar expostas qualquer porção da mão e do punho.

j)A indumentária completa (incluindo colete) deverá ser apresentada para vistoria no horário constante da programação do evento ou quando for solicitada por um oficial de competição. A não apresentação da indumentária completa dentro do prazo estabelecido sujeitará o piloto às punições previstas. Piloto flagrado não usando os itens aprovados na vistoria de indumentária em qualquer atividade de pista também estará sujeito a punições.

k)A responsabilidade pelo uso da indumentária completa e homologada é única e exclusiva do piloto e dos responsáveis em caso de menores de idade. A participação do piloto nos treinos, na Tomada de Tempo e nas Provas com a indumentária irregular o sujeitará às penalidades previstas no CDA 2026 e RNK 2026, e a identificação desta irregularidade em tempo hábil por um Comissário poderá inclusive impedir o piloto de participar de treinos, Tomada de Tempo e Provas, sujeitando-o às punições citadas.

l)Reparos a danos em macacões e luvas podem ser executados com o mesmo material das peças ou couro, natural ou sintético, costurados com máquina apropriada.

**PARÁGRAFO 1º:** Se o comissário julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao comissário outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

REGULAMENTO
CPK2026

**ARTIGO 14º – Da Tomada de Tempo, Treinos Oficiais e provas:** Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado para abastecimento, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo Regulamento Particular. A ordem de saída para a Tomada de Tempo será determinada a critério dos Comissários, seja ela cronometrada manualmente, ou por célula fotoelétrica.

A tomada de tempo de 5 minutos, será efetuada por categoria ou com categorias agrupadas, a critério do diretor de prova e/ou comissários desportivos, conforme cronograma da prova, e nos eventuais adendos.

**PARÁGRAFO 1º:** A cronometragem será realizada por sensores, estes deverão ser fixados na haste do suporte do painel inferior dianteiro (gravata), na posição vertical, com o uso do suporte plástico apropriado, de maneira que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção, para cima. Essa instalação será obrigatória, e deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

**PARÁGRAFO 2º:** O piloto que não se apresentar para a tomada de tempo no horário previsto na programação do evento, ou se por avaria mecânica não puder iniciá-la, será posicionado no final do grid de largada, se mais de um piloto se enquadrar nessa situação, as posições no final do grid de largada serão definidas por sorteio.

**PARÁGRAFO 3º:** Caso o piloto não consiga colocar em funcionamento o motor de seu kart na primeira tentativa, até o limite de 50 metros a partir da saída do parque fechado, devidamente sinalizado por faixa pintada ou cones, ele terá o direito a mais uma tentativa. Se na segunda tentativa, o piloto não conseguir fazer funcionar o motor de seu kart até o limite supramencionado, ele perderá o direito à tomada de tempo.

**PARÁGRAFO 4º:** Todos os pilotos terão uma tolerância máxima de metade do tempo previsto, a partir do início da tomada de tempo, para que ingressem com seu kart na pista, não sendo permitida a compensação do tempo perdido. Após essa tolerância, o piloto perderá o direito de participar dos treinos classificatórios.

**PARÁGRAFO 5º:** Em caso de empate no melhor tempo, será considerado o segundo

REGULAMENTO
CPK2026

melhor tempo, e assim sucessivamente. Ainda se persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

**PARÁGRAFO 6º:** É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico que esteja solto, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança.

**PARÁGRAFO 7º:** É proibida qualquer manutenção mecânica durante a tomada de tempo.

**PARÁGRAFO 8º:** Os sensores são de propriedade da Mega Cronometragem, sendo obrigatório a sua devolução, em qualquer situação ao final dos aquecimentos, treinos oficiais, tomada de tempo, da bateria/prova, ou quando solicitado pela cronometragem, organização da prova e/ou comissários.

**PARÁGRAFO 9º:** O piloto que não devolver o sensor conforme o Parágrafo 8º, deste regulamento, irá ressarcir à Mega Cronometragem no valor de R$ 3.500,00 (três) mil e quinhentos reais).

**PARÁGRAFO 10º:** Sempre que for solicitada a retirada dos sensores, o colaborador da Mega Cronometragem é quem fará a retirada e o recolhimento do equipamento.

**PARÁGRAFO 11º:** É obrigatório o uso do pneu slick novo e lacrado para a tomada de tempo. Se o Diretor de Prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão apresentar-se para a largada, no “grid”, com um jogo completo de pneus de chuva, de fabricação nacional e homologada.

**PARÁGRAFO 12º -** Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizado  um sorteio para dividir o treino classificatório em duas sessões de classificação de 5 (cinco) minutos cada, com metade dos inscritos em cada treino.
A divisão dos grupos será pela ordem de classificação do campeonato, ou por sorteio,

REGULAMENTO
CPK2026

intercalando as posições, onde o 1º colocado ou 1º sorteado, largará no grupo I, o 2º colocado ou 2º sorteado no grupo II, o 3º colocado ou 3º sorteado no Grupo I, o 4º colocado ou 4º sorteado no grupo II e assim sucessivamente.
O primeiro grupo a tomar tempo será o grupo I. Não será permitido a troca de grupos e o piloto designado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.
No caso da divisão da Tomada de Tempos em dois grupos, a posição de largada (Grid) será definida através de colunas verticais, o que significa que o grupo do piloto que fez a pole geral será colocado nas posições ímpares e o outro grupo nas posições pares do Grid de largada.

**PARÁGRAFO 13º –** Para a formação do "Grid" de Largada, será considerado o tempo da melhor volta de cada piloto, independentemente da sessão de treino classificatório ao qual o piloto tenha participado. O piloto sorteado para tomar tempo numa sessão não poderá participar da outra sessão, ficando sem tempo.

**PARÁGRAFO 14º –** Serão realizadas Tomadas de Tempos Classificatórias, em seções únicas de 5 (cinco) minutos por categoria, com a participação de todos os inscritos.

**PARÁGRAFO 15º –** Todas as voltas que o piloto completar durante a sessão classificatória estarão valendo para a classificação, mas somente a melhor volta de todas elas valerá  para a formação do "Grid" de Largada da 1ª Corrida.

**PARÁGRAFO 16º –** Em caso de avaria mecânica, o piloto deverá retirar seu kart da pista, permanecendo junto ao mesmo até o término da tomada de tempo da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o recinto do Parque Fechado de Manutenção.

**PARÁGRAFO 17º –** É proibido funcionar o motor dentro da área do Parque Fechado desde  que não seja, exclusivamente, para colocar o kart em movimento, salvo com autorização da Direção de Prova.

**PARÁGRAFO 18º –** A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização da Direção de Prova, na área do Parque Fechado de Manutenção.

**PARÁGRAFO 19º –** O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente se dirigirá ao Parque Fechado de Manutenção, permanecendo o seu equipamento em Regime de Parque Fechado, até a liberação do equipamento pelo Comissário Técnico

**PARÁGRAFO 20º –** O piloto que levar seu kart ao Parque Fechado de Manutenção, mesmo sem ter concluído o tempo limite, perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem.

**PARÁGRAFO 21º –** Se houver mais de 30 inscritos na Categoria Mirim e Cadete, a tomada de tempos poderá ser dividida em 2 grupos, ficando a critério do Diretor de Provas, sendo que o primeiro grupo será formado pela metade dos inscritos e serão definidos pela ordem do Campeonato, Sorteio ou conforme diretor de prova.

**PARÁGRAFO 22º –** Para aqueles que derem voltas a mais, após a bandeirada de término da tomada de tempo, serão aplicadas as seguintes penalidades:

a) – 1 (uma) volta a mais: perda da melhor volta na tomada de tempo, valendo a segunda melhor volta para o "grid" de largada
b) 2 (duas) voltas a mais: exclusão da tomada de tempo.

**PARÁGRAFO 23º –** Ao término de qualquer atividade de pista, seja ela treino livre, treino oficial, tomada de tempo e provas, a pista será fechada, sendo proibido o uso da mesma, sob pena de desclassificação do piloto infrator.

ISe o piloto não obedecer à ordem de parada, poderá perder os treinos seguintes, em parte ou em sua totalidade, ou ser impedido de participar da Tomada de Tempos.
IIO piloto poderá acessar o Parque Fechado com apenas um chassi dos seus lacrados em cada atividade de pista.
IIISerá aplicada uma multa, conforme tabela RNK 2026, para qualquer competidor que acione o motor sem autorização prévia da organização do pré-grid.

O representante da empresa locadora de motores (quando for o caso) pode ligar um motor que eventualmente apresente dificuldades para tal, sem autorização prévia, sem no entanto ter a prerrogativa de autorizar a qualquer mecânico a realizar tal tarefa.

ARTIGO 15º – Da formação do Grid de largada: O grid de largada da corrida 1, será determinado pelo resultado da Tomada de Tempo de todos os pilotos ou sorteio. O alinhamento será de dois karts para cada fila, posicionados lado a lado. O grid de largada da corrida 2, será o resultado da corrida 1.

I Somente o primeiro colocado poderá escolher o lado (esquerdo ou direito) da pista. Se assim o desejar, terá que avisar a Direção de Prova em tempo hábil para que a solicitação seja recebida e analisada antes da formação do grid. Este pedido somente será analisado mediante solicitação oficial e por escrito feita junto à Secretaria de Provas, e se não houver junção de categorias.

II A organização do evento, ou os Comissários Desportivos, poderão, dependendo do número de pilotos inscritos, agrupar duas ou mais categorias. A classificação e a pontuação no campeonato serão feitas a critério da organização. Da decisão de agrupamento das categorias não caberá recurso. Também dependendo do número de pilotos inscritos, a organização poderá cancelar uma ou mais categorias.

III Se forem agrupadas duas ou mais categorias, a formação do grid de largada seguirá o Regulamento Geral do Campeonato/Copa ou RPP.

IV Do Parque Fechado até a largada (pré grid), os karts deverão se manter em "Regime de Parque Fechado", ou seja, será proibida qualquer manutenção, a não ser que o problema implique em risco de segurança. O caso deverá ser, então, analisado por um Comissário.

V A saída do pré-grid para a pista deverá ser realizada em linha reta e velocidade reduzida, sob pena de penalização com advertência. Em caso de reincidência o piloto receberá punição de 5 segundos, dobrando a cada nova incidência.

VI Será proibida qualquer manutenção no grid de largada, quando houver. Qualquer manutenção, desde que autorizada pelo Diretor de Prova ou por um Comissário, deverá ser efetuada no Parque Fechado, de onde o piloto deverá largar.

**Parágrafo 1º**: O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até completados 25% do número de voltas previstas para a Bateria ou Prova.

**PARÁGRAFO 2º:** A troca de chassi pode ocorrer desde que as atividades de pista e a programação não se atrasem, quando autorizada pelos comissários técnicos ou desportivos.

REGULAMENTO
CPK2026

**PARÁGRAFO 3º -** O piloto que, por qualquer motivo, não puder largar em sua posição, ou se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou dirigir-se ao Parque de Manutençãopara sanar o problema, e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para aprova.

**PARÁGRAFO 4º -** - Em função da extensão da pista, o número de karts admitidos na largada será:

para circuitos de até 650 metros: 20 (vinte) karts no máximo.
para circuitos de até 850 metros: 28 (vinte e oito) karts no máximo. para circuitos de até 1.000 metros: 32 (trinta e dois) karts no máximo.
para circuitos acima de 1.000 metros: 36 (trinta e seis) karts no máximo.

**PARÁGRAFO 5º -** Se o número de inscritos for superior ao limite da pista, será realizada uma repescagem, ficando com lugar garantido no "grid" de largada:

em pista de até 650 metros: 18 (dezoito) melhores tempos.
em pista de até 850 metros: 22 (vinte e dois) melhores tempos. em pista de até 1.000 metros: 26 (vinte e seis) melhores tempos. em pista acima 1.000 metros: 30 (trinta) melhores tempos.

**PARÁGRAFO 6º -** Se o número de inscritos for superior ao dobro do limite da pista, serão eliminados quantos se façam necessários, observando-se os limites mencionados nos artigos acima.

**PARÁGRAFO 7º -** - O não comparecimento do piloto no "Parque Fechado" e "Pré-Grid" no horário determinado pelo adendo da prova, desobriga a organização da prova de esperá-lo para a tomada de tempo ou para as largadas das provas

**PARÁGRAFO 8º -** Antecipações de horários podem acontecer, a critério da organização, e serão divulgadas a todos os participantes do evento através de sistema de som do local, sendo aplicada, a partir de então, o estipulado no Parágrafo 14º deste Artigo.

**ARTIGO 16º – Da Largada da Prova:** Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a largada lançada, exceto para a categoria Shifter-Kart, cuja largada será autorizada com os karts parados.

I Será exigido para o momento da largada que todo o pelotão, liderado pelo primeiro colocado, faça o percurso pré-determinado para a volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida, e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do primeiro colocado. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do grid e não poderá estar à frente do primeiro colocado no momento em que a largada for efetivamente autorizada pela Direção de Prova, seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada.

II Se o Diretor de Prova interromper o procedimento de largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o(s) infrator(es) perca(m) a sua(s) posição(ões) no grid e largue(m) cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

III Na volta de apresentação será proibido ultrapassar outro concorrente, salvo se for para recuperar sua posição original no grid, e até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao da pista, a partir da linha de largada. Na mesma linha termina a oportunidade do piloto realizar movimentos de aquecimento de pneu (laterais ou longitudinais), sob pena de penalização de 5 segundos, dobrando a cada reincidência.

IV Os pilotos deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, nos respectivos corredores, segundo as posições de largada correspondentes àquelas que

REGULAMENTO
CBK2026

tiverem divulgadas no Grid de Largada oficial, ou em conformidade com o regulamento da competição.

a)O piloto que cruzar parcialmente uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá penalidade com o acréscimo de três segundos ao seu tempo total de prova, ou de cinco segundos, se tiver cruzado totalmente as referidas faixas.

b)Um piloto posicionado à frente da colocação determinada pelo Grid de Largada oficial no momento da largada cometeu queima de largada, e será punido com acréscimo de 5 segundos no seu total de prova.

VA queima de largada será determinada no exato momento em que a largada for efetivamente autorizada pela Direção de Prova, seja no apagar do semáforo ou no abaixar da bandeira de largada. O piloto que queimar a largada será punido com o acréscimo mínimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo total de prova. Se o Diretor de Prova ou Comissários julgarem que a falta cometida foi mais grave, novas punições serão aplicadas.

VIO juiz de largada poderá se valer de fotos, vídeos ou de suas próprias observações para confirmar a queima. A informação ao piloto por queima de largada poderá ser feita durante ou após a prova.

VIISerá proibido acelerar antes que a linha amarela tiver sido cruzada, exceto quando o Diretor de Prova der a largada antes da faixa ser alcançada. Após o momento da largada, as ultrapassagens estão autorizadas.

VIII Para a categoria Shifter, os karts deverão alinhar em seus respectivos colchetes, com os pneus dianteiros tocando a linha transversal frontal do colchete.

IXOs mecânicos somente poderão ajudar karts que tenham ficado parados na largada na categoria Shifter-Kart a partir do momento em que todos os karts tenham passado pela Linha de Partida depois de dada a largada e autorizados pelo Diretor de Prova. Até este
momento deverão permanecer atrás das barreiras de pneus ou em local indicado pelo Diretor de Prova, sob pena de punição de acréscimo de 10 segundos ao tempo final de prova do piloto que recebeu auxílio.

X Para a categoria Shifter-Kart, em caso de a largada ter sido abortada por problema no kart de qualquer piloto, este deverá largar da última posição do grid na nova largada.

XI No caso da ocorrência de queima de largada, poderá ser apresentada ao piloto infrator uma placa acompanhada do número do kart, ou indicado no resultado oficial após o término da corrida, informando de quantos segundos terá sido a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos com base nas informações fornecidas pelo Juiz de Largada.

XII Interrupção de prova por bandeira vermelha: após a interrupção de uma prova, se menos de duas voltas tiverem sido completadas pelo líder, a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original, exceto os karts que largaram do Parque Fechado, que deverão voltar a largar do Parque Fechado. Entre duas voltas completadas e menos de 75% das voltas previstas, a prova poderá ser reiniciada, com o grid de largada correspondendo às posições da última volta completada por todos os pilotos ainda em ordem de marcha antes do acionamento da bandeira vermelha no PSDP. Se não for possível reiniciar a prova por motivos de força maior, o resultado descrito anteriormente será oficializado como resultado final.

XIII Em caso de interrupção por bandeira vermelha, nenhuma manutenção poderá ser feita em pista. Qualquer manutenção necessária deverá ser realizada em área de manutenção pré-definida, incluindo reposicionamento do painel frontal (bico), para onde o kart deverá ser levado e de onde o piloto deverá largar em nova largada.

XIV Em caso de relargada os karts serão dispostos em fila única, devendo assim proceder em movimento até a bandeira verde. Os karts da categoria Shifter realizarão procedimento de largada parada, seguindo a disposição de colchetes.

XV É proibido pilotar com uma só mão segurando qualquer componente mecânico ou elétrico que esteja solto ou com mal funcionamento, incluindo o cabo de acelerador que porventura esteja folgado, bem como acelerar diretamente na alavanca de acionamento da borboleta de aceleração ou pistonete, por questão de segurança. O piloto que porventura incorra nesta infração receberá bandeira preta com círculo laranja, devendo se dirigir ao Parque Fechado IMEDIATAMENTE (para sua própria segurança), encerrando sua participação na Prova. Se o piloto não obedecer a esta ordem receberá a Bandeira Preta, sendo excluído da Prova. Se o piloto, por qualquer razão, concluir a Prova desta forma (fato identificado durante a última volta, por exemplo), receberá acréscimo de 20 segundos ao seu tempo

total de prova. A regulagem das agulhas do carburador, a ação de restringir a entrada de ar no filtro e a regulagem de passagem de ar nos radiadores não estão incluídas nesta proibição.

**ARTIGO 17º – Do acesso à Pista:** Para as categorias cujos conjuntos piloto/kart puderem ser empurrados na pista, a organização deverá fornecer jalecos identificados com cores e/ou números diferentes para cada categoria e somente um por kart. Nesse caso, o(s) empurrador(es) identificado(s) terá(ão) a obrigação de empurrar qualquer kart que necessite ser empurrado, e que esteja mais próximo dele(s) do que de outro empurrador, sob pena de punição para o(s) piloto(s) que esse(s) empurrador(es) representar(em).

I Os empurradores deverão estar reunidos em local determinado pelo Diretor de Prova, delimitado por barreiras de pneus/fitas plásticas, e trajando corretamente os jalecos identificados para a categoria. Aqueles que não estiverem no local determinado e usando o colete de forma não adequada serão retirados da pista.

II Categorias nas quais não é permitido o empurrador ou mecânico para dar partida no motor em pista: Mini, OKNJ, OKN, OKNM, OK, OKJ, Shifter Graduado (quando correr separado) e todas as categorias que utilizarem o motor IAME X30.

III Será proibida a permanência na pista de qualquer pessoa que não estiver credenciada para tal.

**ARTIGO 18º – Da Classificação:** Para fazer jus à classificação, o piloto deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

I Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais, o arredondamento será para o número inteiro anterior.

II A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts o fim da disputa em pista. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

III No caso de provas em que estiver prevista a apresentação da bandeira azul com "X" vermelho, serão computadas para o piloto a quem a mesma tiver sido apresentada, exclusivamente para efeito de classificação na corrida, as voltas faltantes a partir do momento em que a mesma for mostrada no PSDP.

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

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

Parágrafo Terceiro: Esta norma estará sujeita a disposições diversas, especificadas em Regulamentos Gerais de Competição ou RPP.

Todos os pilotos inscritos deverão se apresentar com seu equipamento no Parque Fechado, acompanhados por apenas um mecânico devidamente identificado, nos horários determinados pelo cronograma da prova.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Depois de iniciado os aquecimentos e treinos oficiais é proibido parar em cima da pista para conversar, para instruções ou para fazer qualquer tipo de manutenção no kart. Para tais ações o piloto deve se dirigir ao parque fechado ou área de manutenção, sujeito a penalidades previstas neste regulamento e no RNK 2026/CDA 2026.

## ARTIGO 19º – DO FINAL DE ATIVIDADE DE PISTA

Após o encerramento de treinos livres, tomada de tempo e baterias, poderão ser aplicadas penalidades aos pilotos que não respeitarem a bandeira de chegada, a critério dos Comissários Desportivos. Ao final das atividades de pista será expressamente proibido usar o circuito não oficial, anel externo, corte de curvas, quaisquer atalhos,
etc., sob pena de desclassificação da atividade ou perda de 5 (cinco) minutos no próximo treino livre ou tomada de tempo.

## ARTIGO 20º – DO RESULTADO

Todo e qualquer resultado da tomada de tempo, bateria ou prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

**PARÁGRAFO 1º:** Em qualquer prova onde houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos às instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão sub judice. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe

REGULAMENTO
CPK2026

entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

**PARÁGRAFO 2º:** Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará sub judice. O pódio e a premiação serão suspensos até o transitado em julgado do processo.

**PARÁGRAFO 3º:** A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para os karts, o término da bateria ou prova. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

**PARÁGRAFO 4º:** A classificação do piloto nessa condição será sempre aquela registrada no momento da apresentação da bandeira.

## ARTIGO 21º – DA PREMIAÇÃO

**PARÁGRAFO 1º –** Serão premiados com troféus os 5 (cinco) primeiros de cada categoria, com exceção das categorias OKN, OKN Junior que serão premiados os 3 primeiros de cada categoria.

**PARÁGRAFO 2º:** Para receber o troféu o piloto terá que estar trajando de seu macacão e sapatilhas devidamente fechados, com o seu capacete em mão.

**PARÁGRAFO 3º:** Ao final da temporada, serão premiados com troféus os campeões do ano. Para fazer jus a premiação, a categoria deverá ter sido realizada em pelo menos 3 das 5 etapas de 2026.

**Parágrafo 4º** – O piloto não poderá, em hipótese alguma, deixar de estar paramentado no pódio de sua categoria, no caso, a penalidade será de 2 (dois) pontos perdidos na soma total de pontos do campeonato.

## ARTIGO 22º – DAS INFRAÇÕES

Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA 2026, as seguintes:

a) Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA 2026, à FASP ou às autoridades da prova;

b) Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, convidados do piloto, implicarão em penalidade para o piloto responsável e/ou para o infrator.

## ARTIGO 23º – DAS PENALIDADES

Todas as infrações contra o CDA 2026, RNK 2026, RPP e contra este Regulamento, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades para o piloto:

a)Advertência;
b)Sinalizada;
c)Verbal;
d)Escrita;
e)Perda de posição no grid;
f)Acréscimo no tempo total;
g)Perda de volta;
h)Perda de posição na ordem de chegada;
i)Impedimento de participação em treino oficial ou de parte dele;
j)Exclusão da tomada de tempo/bateria/prova;
k)Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva;

l)Desclassificação da tomada de tempo/bateria/prova;
m)Proibição de permanência nas dependências do Speed Park Kartódromo Internacional de Birigui, até mesmo em seu entorno já que toda a área citada é

de posse particular.
n)Multa (independentemente de outras sanções);

O) As multas poderão ser aplicadas, pela CBA, pela FAU, pelos Comissários Desportivos, sem prejuízo de outras penalizações previstas no RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º:** O concorrente que efetuar pagamentos com cartão de crédito com cancelamento do pagamento de parcelas à organização do evento, CBA, FASP, SPEED MOTOR CLUBE e fornecedores da organização ligados diretamente ao evento, de sua emissão ou de terceiros, terá sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

**PARÁGRAFO 2º:** Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos comissários Desportivos.

## ARTIGO 24º – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou concorrente, desde que conste na ficha de inscrição, contra participantes da mesma prova e da
mesma categoria as reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da
respectiva caução;

a) A reclamação deverá indicar o piloto, ou concorrente, contra o qual está sendo impetrada;

b) A reclamação desportiva somente será aceita se formulada por pilotos ou concorrentes envolvidos diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação; e

c) Um piloto ou concorrente que desejar reclamar contra mais de um competidor, terá que apresentar tantas reclamações quantas forem os

competidores implicados na ação.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Se houver agrupamento de categorias distintas num mesmo grid, serão admitidas reclamações desportivas de concorrentes de categorias igualmente distintas.

**ARTIGO 25º – DA APRESENTAÇÃO E DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO**

Toda reclamação deverá ser feita por escrito, preferencialmente em formulário apropriado obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme RNK 2026.

a) A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao Diretor de Prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos Comissários Desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias;

b) A reclamação poderá ser entregue diretamente à secretaria de prova, que a encaminhará ao Diretor de Prova e/ou seu adjunto, para o envio aos Comissários Desportivos.

**ARTIGO 26º – DOS PRAZOS E DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO**

As reclamações deverão ser apresentadas nos seguintes prazos:

a) Contra a inscrição de piloto ou equipe - deverá ser apresentada em até 30 (trinta) minutos antes do início da tomada de tempo;

REGULAMENTO
CPK2026

Reclamações desportivas ou técnicas – deverão ser apresentadas em até 30 minutos após a divulgação do resultado da atividade de pista; e
c) Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos Comissários Desportivos como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

## ARTIGO 27º – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS

Deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

Reclamações desportivas:

a) Conforme CDA 2026 e RNK 2026.

Reclamações técnicas:

a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;
b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;
c) Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;
d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado, conforme previsto na alínea a acima, ficará definitivamente com a CBA ou FASP.

As condições para análise e julgamento das reclamações serão:
a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;

b) No caso da necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá custear as despesas pela realização dos mesmos, não se limitando apenas pelas despesas dos exames técnicos, mas também toda e qualquer despesa oriunda do procedimento

(honorários técnicos, honorários periciais, transporte, diária de armazenamento

REGULAMENTO
CPK2026

dos itens em questão e seguro, se for o caso);

c) O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário;
d) A CBA ou FASP devolverá o equipamento verificado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

**ARTIGO 28º – DO DIREITO DE RECURSO AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**
Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos da mesma prova e da mesma categoria (a não ser nos casos de junção de categorias, em que é possível impetrar recurso contra piloto da outra categoria que fez parte da mesma prova), sem necessidade de caução.

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

**ARTIGO 29º – DO DIREITO DE RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR**
Todo concorrente terá o direito de impetrar recurso contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, perante CBA ou a FASP. O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar, por escrito, os Comissários Desportivos da prova da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contado a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão. Essa notificação e esse recurso deverão ser apresentados de acordo com o previsto no CDA 2026.

## CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO TÉCNICO

**ARTIGO 01º – DAS PROIBIÇÕES**

Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

**ARTIGO 02º – DOS EQUIPAMENTOS**

Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados CBA, FIA Karting, CBA/FIA Karting, FIA Karting autorizados pela CBA ou qualquer outro autorizado CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam:

a)Chassi;
b)Painel Dianteiro (Bico);
c)Painel Superior Dianteiro (Gravata);
d)Para-choque Traseiro;
e)Motor;
f)Flange;
g)Carburador;
h)Intake Silencer;
i)Curva de Escapamento;
j)Escapamento e seus auxiliares;
k)Ignição;
l)Pneus;
m)Além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

**ARTIGO 03º – DA VALIDADE**

Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de treinos livres e da tomada de tempo e/ou da bateria/prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em

desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas neste regulamento, e no CDA 2026 e RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º:** Todas as menções a produtos homologados referem-se a homologações em seus respectivos prazos de validade, salvo disposição específica em contrário.

**PARÁGRAFO 2º:** Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

**ARTIGO 04º – DO LACRE E DA IDENTIFICAÇÃO**

Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

I A adulteração, a violação ou a quebra não-autorizada dos lacres de identificação resultará na exclusão ou desclassificação (conforme o caso) sumária do piloto dos Treinos Livres, Tomada de Tempo, Baterias ou Provas.

II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova (a não ser que tenham sido comprovadamente adulterados).

III Quando especificado equipamento sorteado (motor, escapamento, eixo, etc), a troca não-autorizada deste equipamento, quer por outro retirado no fornecedor, quer por outro fornecido pela organização, resultará na exclusão ou desclassificação do concorrente, conforme o caso. Se a troca não-autorizada for feita entre pilotos, ambos serão penalizados conforme acima.

IV A partir do momento em que um componente for lacrado, o piloto ou os membros de sua equipe serão responsáveis pela integridade do lacre. Este componente só será admitido no Parque Fechado se o lacre estiver íntegro e seu número corresponder aos registros oficiais. Todos os lacres deverão ser checados ainda

dentro do Parque Fechado, antes do kart ser levado aos boxes, ao final de cada atividade de pista. Constatando-se dano a qualquer lacre, o fato deverá ser comunicado imediatamente a um Comissário Técnico, que analisará o caso e poderá ou não providenciar a troca do mesmo. Se a quebra ou dano do lacre ocorrer fora do Parque Fechado, o piloto perderá o direito de utilizar aquele componente lacrado.

VNo caso de quebra de um motor, em que seja necessária a quebra do lacre para reparo, o Comissário Técnico deverá ser chamado para presenciar a quebra e análise do caso. Se o lacre for quebrado sem a anuência do Comissário Técnico, este equipamento estará automaticamente excluído, sem direito a reposição por parte do piloto ou equipe.

VINo caso de perda total do equipamento (dano além de qualquer possibilidade de reparo), um novo equipamento poderá ser lacrado, após análise completa do equipamento danificado e do equipamento substituto por parte do Comissário Técnico.

VIINo caso de violação do lacre de escapamento e/ou eixo sorteado pela organização, o piloto perderá o direito de uso desta peça e deverá adquirir uma nova peça da organização ou do fornecedor, até o limite de uma troca. A partir da necessidade de uma segunda troca, o piloto será excluído do evento.

**ARTIGO 05º – DOS PROCEDIMENTOS**

A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes determinadas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem
nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

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

IIA montagem de qualquer peça e/ou componente de forma distinta daquela originalmente prevista para sua utilização resultará na desclassificação ou penalização correspondente do piloto.

REGULAMENTO
CPK2026

III O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las, se isso se fizer necessário. Em nenhum caso, o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

IV Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o pagamento prévio pertinente.

V Todos os equipamentos e/ou instrumentos utilizados nas vistorias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos à disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus próprios equipamentos.

VI Em qualquer competição de kart, poderão ser sorteados componentes padrão, com o objetivo de equalizar o desempenho. Nesse caso, o custo será do próprio piloto.

VII Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart está fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade poderá ser aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

**Parágrafo 1º:** Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal, o piloto será punido automaticamente conforme abaixo:

a) Tomada de Tempo: perda da melhor volta.
b) Baterias e Provas: acréscimo de 5 segundos ao tempo final para todas as categorias.

**Parágrafo 2º -** Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intakesilencer". Se o silencioso de carburador se soltar, cair ou modificar o som emitido durante o transcorrer da prova, o piloto deverá obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, dirigir-se ao
Parque de Manutenção da Prova para recolocá-la, podendo retornar à prova com o silencioso de carburador novamente instalado.
Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o silencioso de carburador estiver solto (a) ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

**Parágrafo 3º** - Durante as provas, na ocorrência de qualquer avaria técnica, o piloto será sinalizado através de bandeira preta com círculo laranja e o número do kart, devendo obrigatoriamente parar no Parque de Manutenção da Prova onde junto com seu mecânico, deverá sanar o defeito técnico e voltar para a prova.
Os boxes, durante a prova estarão fechados e o piloto que para lá se dirigir, não indo para o Parque de Manutenção da Prova e/ou Balança, estará automaticamente desclassificado da prova.

## ARTIGO 06º - DOS EQUIPAMENTOS

Equipamentos relacionados a este artigo (Do motor; Do escapamento; Do carburador; Do Peso; Do Chassi; Dos Freios; Da Carenagem; Do Para-choque Traseiro; Da identificação; Dos Acessórios): Deverão ser conforme -REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA deste regulamento e demais itens previstos no RNK 2026.

## ARTIGO 07º - DO COMBUSTÍVEL

Deverá ser adquirido junto à secretaria da prova, onde o piloto receberá um *voucher de tomada de tempo, bateria 1 e bateria 2,* que terá de ser entregue, obrigatoriamente, no abastecimento.
a) Para as categorias Mirim, Cadete, e F4 será utilizado como combustível somente gasolina comum;

REGULAMENTO
CPK2026

b) Para as demais categorias, deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina podium e óleo dois tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25/1.

**PARÁGRAFO 1º:** Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

**PARÁGRAFO 2º:** A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, que será comparada com a amostra em posse da organização.

**PARÁGRAFO 3º:** Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções. Podendo ser excluído do evento.

**PARÁGRAFO 4º:** Por questões de segurança somente serão abastecidos os tanques dos karts, não serão abastecidos galões.

## ARTIGO 08º – DO ABASTECIMENTO

O piloto/equipe deverá apresentar o *voucher*, adquirido na secretaria da prova, ao responsável pelo abastecimento a cada atividade de pista. O abastecimento oficial, será realizado a partir da tomada de tempo.

**PARÁGRAFO 1º:** Após o abastecimento, obrigatoriamente, o piloto/equipe deverá se dirigir ao pré-grid a cada atividade de pista.

**PARÁGRAFO 2º:** Para tomada de tempo o tanque deverá ser drenado e após o abastecimento o tanque será lacrado.

**PARÁGRAFO 3º:** Para entrar no parque fechado da prova, o piloto/mecânico, obrigatoriamente, devem estar com o tanque do kart drenado para a primeira bateria.

**ARTIGO 9º – DOS PNEUS**

Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA.
O jogo de pneus será do tipo *slick* da marca MG Pneus, O jogo de pneus deverá ser adquirido junto ao Speed Motor Clube, do qual o piloto receberá um "voucher" que terá de ser entregue, obrigatoriamente, à organização da prova, para retirada do pneu.

**PARÁGRAFO 2º:** Para a tomada de tempo e provas de cada etapa, será obrigatória a utilização de 1 (um) jogo de pneus *slick* da marca MG Pneus novo, adquirido no dia do evento junto a secretária de provas.

**PARÁGRAFO 3º:** Os pneus ficarão em posse dos pilotos e equipes, sendo de total responsabilidade, do piloto e equipe, as condições de uso do pneu que será verificado/vistoriado sempre no momento da pesagem após a tomada de tempo e baterias.

**PARÁGRAFO 4º:** Caso for comprovada a troca ou substituição do pneu sem autorização do Comissário Técnico o piloto estará automaticamente excluído da tomada de tempo e/ou bateria. Podendo ser excluído do evento.

**PARÁGRAFO 5º:** Caso um pneu apresente furo ou defeito, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto poderá perder 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento.

**PARÁGRAFO 6º – PNEUS DE CHUVA:** Para a utilização de pneus de chuva na tomada de tempo, o piloto escolherá um único jogo de pneus que será lacrado pela Vistoria
Técnica. O pneu usado na tomada de tempo deverá ser o mesmo para as baterias. Caso um pneu apresente furo, deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para
comprovação, autorizando-se, então a troca por um segundo pneu, nesse caso o piloto perderá 5 (cinco) posições por pneu trocado, no grid a qualquer momento. Em caso de troca de pneus por qualquer outro motivo, o piloto perderá sua posição no grid de largada, devendo largar na última posição no grid da prova seguinte. Após a tomada de tempo, o jogo de pneus usados na tomada de tempo, será lacrado pela Vistoria Técnica.

**PARÁGRAFO 8º:** Para entrar no parque fechado da prova, o piloto/equipe, obrigatoriamente, com os pneus vazios para tomada de tempo, bateria 1 e bateria 2.

**ARTIGO 10º – DO PAINEL FRONTAL**

Painel frontal (bico) – Para todas as categorias, será obrigatória a utilização do painel frontal tipo FIA Karting, homologado CBA, também poderá ser utilizado o painel frontal homologado FIA Karting e registrado na CBA, conforme previsto no RNK 2026. Será nomeado um Juiz de Fato, que terá como função principal, relatar aos Comissários Desportivos, eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal, conforme previsto no RNK 2026. Também serão adotados os procedimentos de vistoria previstos no RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º:** O Juiz de Fato, que terá como função principal relatar aos Comissários Desportivos eventuais irregularidades com o posicionamento do painel frontal, quando da entrada do kart no Parque Fechado, ao final de qualquer atividade.

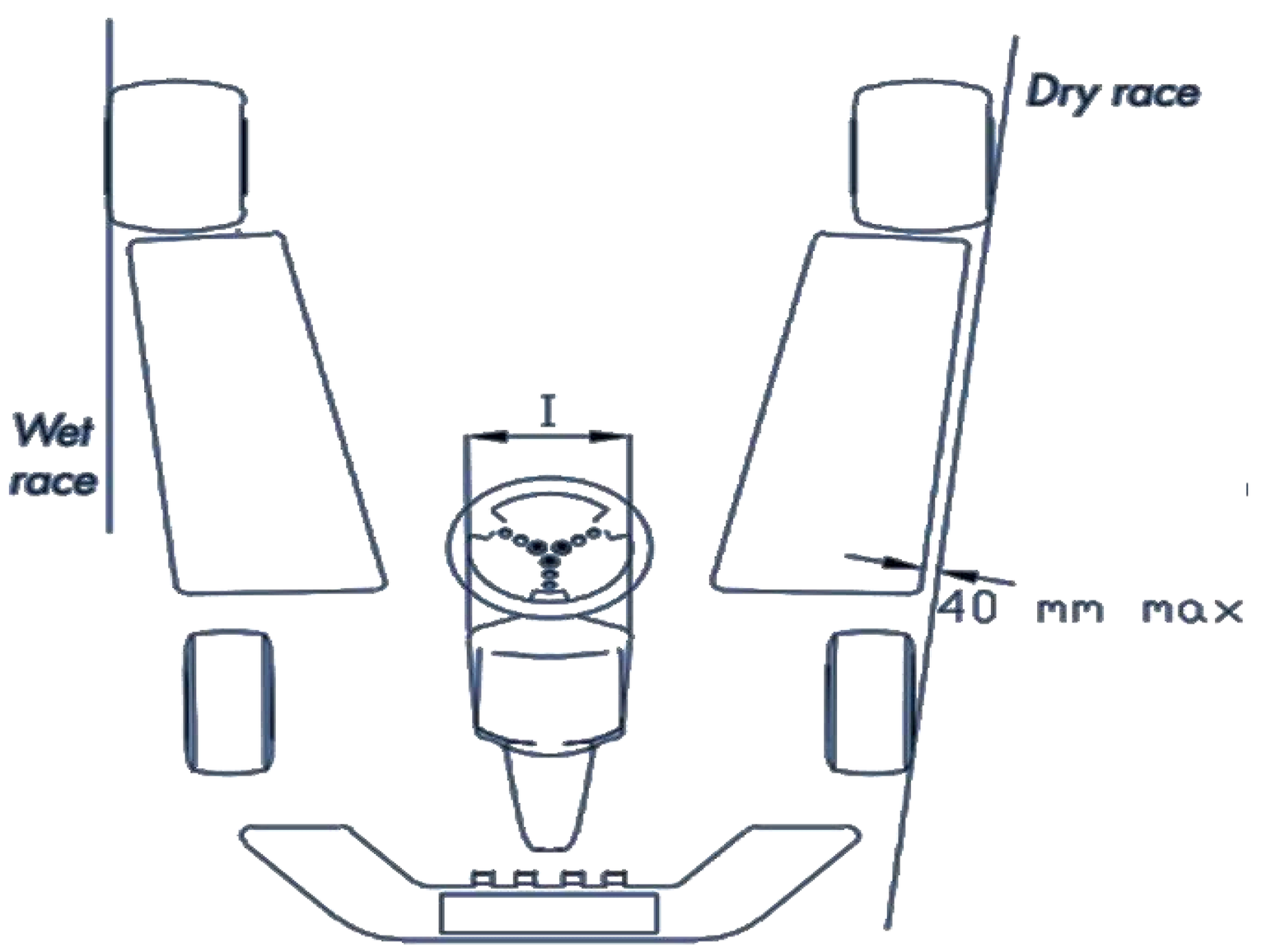
**PARÁGRAFO 2º:** Será proibido o uso de qualquer artifício que venha a impedir o correto funcionamento do sistema previsto na regulamentação FIA Karting, sob pena da aplicação no piloto infrator, da penalidade prevista do RNK 2026. Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado ou tentando recolocar um Painel Dianteiro (Bico) que estava na posição incorreta (utilizando-se de quaisquer meios) após receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova ou no decorrer da mesma, em
qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, **o piloto do kart em questão será excluído do evento.**

**PARÁGRAFO 3º:** Será proibido o uso de quaisquer ferramentas para a armação e o
Desarme das duas garras do painel frontal previstas na ficha de homologação.

**PARÁGRAFO 4º:** Será proibida a utilização de Painel Dianteiro (Bico) cortado,

furado, quebrado, amassado, rasgado, colado, ou com qualquer uma de suas faces avariadas.

**PARÁGRAFO 5º:** A largura máxima do Painel Dianteiro (Bico) não poderá ultrapassar a largura máxima (dianteira ou traseira devido à convergência positiva ou negativa) do conjunto “eixo” dianteiro.



**PARÁGRAFO 6º:** O Juiz de Fato poderá se valer, tanto de suas próprias observações visuais, quanto de imagens de vídeo ou de fotografia, ou ainda de qualquer outro artifício, para emitir seu relato aos Comissários Desportivos, quanto a uma eventual irregularidade com o posicionamento do painel frontal.

**PARÁGRAFO 7º:** Na hipótese de irregularidade ser constatada por um sistema de câmeras contratado pela organização do evento, o Juiz de Fato enviará o seu relato aos Comissários Desportivos, que deverão aplicar a penalidade em tempo, ao término da atividade, com base na constatação do fato no instante da filmagem, independentemente do que for verificado quando da entrada do kart no Parque Fechado.

**PARÁGRAFO 8º:** De acordo com o disposto na regulamentação FIA Karting, da penalidade em tempo imposta pelos Comissários Desportivos, em razão de irregularidade constatada no posicionamento do painel frontal, não caberá nenhum recurso.

**PARÁGRAFO 9º:** Se a verificação estabelecer que o painel frontal não esteja em conformidade com os regulamentos, o piloto do kart não terá permissão para acessar a área de montagem e, por consequência, não mais poderá tomar parte dos
treinos de aquecimento, tomada de tempo e prova(s), a não ser após ter regularizado o problema constatado, e ter sido devidamente aprovado e autorizado pelos Comissários técnicos.

**PARÁGRAFO 10º:** Não serão admitidos recursos contra os procedimentos previstos neste artigo. Eventuais reclamações e/ou recursos não terão efeito, nem mesmo suspensivo.

**PARÁGRAFO 11º:** A Bandeira Preta com Círculo Laranja não será mostrada nos

REGULAMENTO
CBK2026

casos em que o Painel Frontal não estiver na posição correta.

**PARÁGRAFO 12º:** Se o Juiz de Fato relatar que o painel frontal do kart estiver fora de sua posição correta, ao final de uma atividade de pista, uma penalidade será aplicada pelos Comissários Desportivos, conforme descrito nos parágrafos a seguir, independentemente do motivo que tiver causado a mudança na posição do painel, quer seja, toque proposital ou não, problema ou defeito no equipamento, ou qualquer outro motivo, cabendo ao piloto cuidar de seu equipamento para que tal situação não venha a ocorrer. Essa penalidade não será suscetível de recurso.

**PARÁGRAFO 13º:** Se o Juiz de Fato relatar a irregularidade com o posicionamento do painel frontal após qualquer prova, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo de prova.

## ARTIGO 11º - DO ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o piloto na posição normal de direção. O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta. Para as categorias F-4 o flexível deverá ser de 85mm de comprimento, com tolerância de +/- 5mm.

**PARÁGRAFO 1º:** Fica autorizado o uso de abafador de escapamento homologado CBA, para as categorias OKN e OKN Júnior. O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artificio que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas, de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada ao final de

REGULAMENTO
CPK2026

uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

**PARÁGRAFO 2º:** Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar som, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.

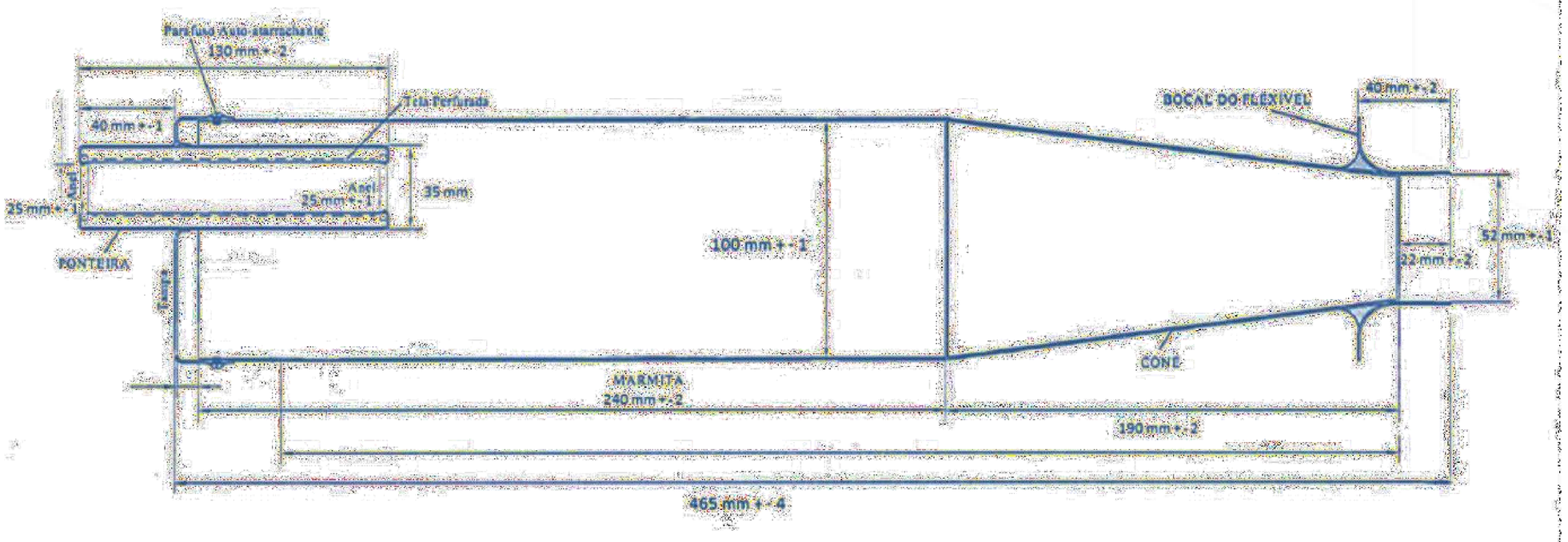
b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.

c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.

d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. V Independentemente da sinalização no PSDP, o

piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento ou abafador estiver solto, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 15 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

**PARÁGRAFO 3º:** Para as categorias Mirim e Cadete deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor, devendo ser retirada obrigatoriamente a manta de lã de vidro.




**PARÁGRAFO 4º:** Será obrigatório em todas as categorias o uso de abafador homologado CBA, proibido adulterar o aspecto externo das peças homologadas do
sistema de escape, com qualquer método (ex: polimento, *coating* de qualquer natureza, pintura, enfitamento, entre outros).

## ARTIGO 12º – DA MANUTENÇÃO

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

a) **Treinos livres ou de aquecimento:** O piloto deverá conduzir seu kart ao Parque Fechado. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.

b) **Tomada de tempo:** Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.

c) **Baterias ou provas:** O piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ ou do 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 prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a

autorização da direção de prova.

**PARÁGRAFO 1º:** A desobediência ao disposto no Inciso a) deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme RNK 2026 e o CDA 2026, a critério dos Comissários Desportivos.

**PARÁGRAFO 2º:** A desobediência ao disposto nos incisos b) e c) deste artigo implicará na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

**PARÁGRAFO 3º:** Nos treinos livres oficiais com tempo inferior a 15 minutos, poderá não ser permitida a manutenção, a critério dos Comissários Desportivos.

## CAPÍTULO III – DO REGULAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIA

**ARTIGO 01º – MIRIM DE KART E CADETE DE KART**
Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º – MOTOR:** Fornecedor RBC e será o Honda GX 160 autorizado CBA.

Máximo de 168cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, com embreagem. Demais especificações, conforme RNK 2026.

**PARÁGRAFO 2º:** A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

**PARÁGRAFO 3º – PINHÃO:** Será proibida a sua troca (20 dentes).

**PARÁGRAFO 4º – FLANGE:** Poderá sofrer variações para a equalização dos motores.

REGULAMENTO
CBK2026

**PARÁGRAFO 5º – EMBREAGEM:** Será proibida a sua troca.

**PARÁGRAFO 6º – VELA:** Conforme especificação RNK 2026.

**PARÁGRAFO 7º – CHASSI:** Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitida homologação vigente.

**PARÁGRAFO 8º – ESCAPAMENTO (PADRÃO DE REFERÊNCIA):** Deverá ser utilizado o abafador homologado CBA, utilizando acoplamento adequado padrão do fornecedor de motor; o acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão e escape de falsos gases. Os comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de atividade de pista, caso não resolvido poderá acarretar a desclassificação do piloto.

**PARÁGRAFO 9º – PESO:** o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo:

a) **MIRIM:** 102 kg;
b) **CADETE:** 106 kg;

**PARÁGRAFO 10º – COROA:** 66 dentes

**PARÁGRAFO 11º – IDENTIFICAÇÃO:** Deverá ser conforme previsto no RNK 2026.

a) **PARÁGRAFO 12º – Mangas de eixo:**

1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será permitido o uso de arruelas secas, (sem mancal deslizante,

REGULAMENTO
CPK2026

esfera ou similar) e, sem modificação dos "Us" de manga, que devem permanecer como o homologado

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) **Rodas**: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.

c) **Cubo de roda**: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2026.

d) **Mancal do rolamento do eixo traseiro**: Homologado CBA para a categoria

e) **Rolamento do eixo traseiro**: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.

f) **Freio**: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.

g) **EIXO** – Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas. A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete.

## ARTIGO 02º – CATEGORIA OKN JÚNIOR

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2026

**PARÁGRAFO 1º – MOTOR:** Máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigeração líquida, marca IAME, modelo REEDSTER 5, homologado FIA Karting, autorizados CBA, coletor de admissão e coletor de escapamento conforme ficha de homologação e mesa.

**PARÁGRAFO 2º: – ESCAPAMENTO:** deverão usar os escapamentos de especificação monotipo FIAKarting ELTO T23SR conforme ficha de homologação.

**PARÁGRAFO 3º – PINHÃO:** Será proibida a sua troca (12 dentes).

**PARÁGRAFO 4º: PIRÂMIDE:** Conforme Ficha de homologação do motor.

**PARÁGRAFO 5º – CARBURADOR:** Será permitido o uso de somente um carburador CBA 2021/2024/2027 homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.

**PARÁGRAFO 6º – VELA**: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de
vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância. Lista de especificações de velas PERMITIDAS:
a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

**PARÁGRAFO 7º – CHASSI:** Deverá ser homologado CBA, ou FIA Karting/CBA, ou FIA Karting registrado na CBA. Permitida homologação vigente:

a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm.
b) Cubos de roda: livres.

c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

REGULAMENTO
CPK2026

**PARÁGRAFO 9º – PESO:** o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 145 kg.

**PARÁGRAFO 10º – COROA:** até 77 dentes.

**PARÁGRAFO 11º – IDENTIFICAÇÃO:** Deverá ser conforme previsto no RNK 2026.

**PARÁGRAFO 12º – FILTRO:** Deverá ser homologado ou autorizado CBA.

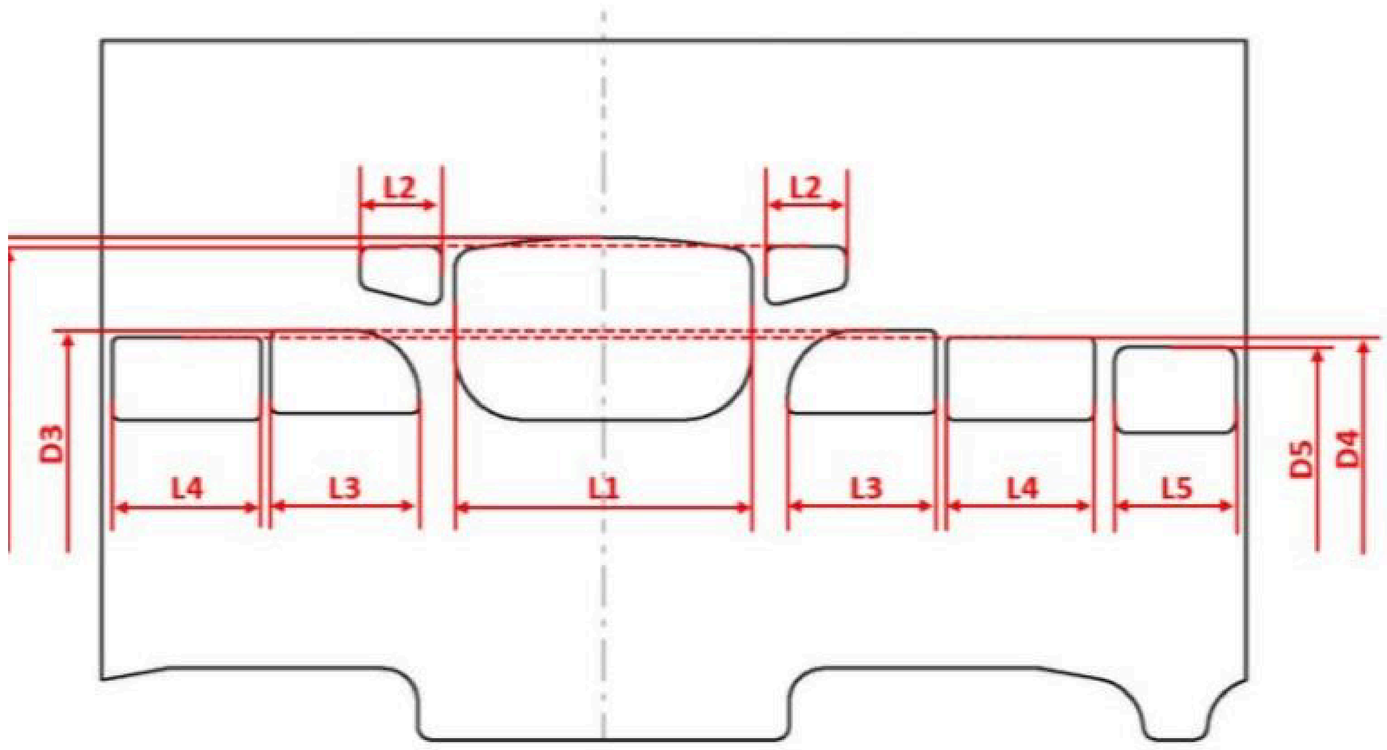
**PARÁGRAFO 13º – FREIO:** poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

## ARTIGO 03º – OKN

Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2026.

**1)MOTOR**: TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória das peças pelo representante local da marca (cilindro 16/EN/27) O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

**TM Kart S3 – OKN – 041/EN/03**




| | |
|---|---|
| D1 | (171 ± 1)° |
| D2 | (168 ± 1)° |
| D3 | (128 ± 1)° |
| D4 | (126.5 ± 1)° |
| D5 | (124.5 ± 3)° |

**L1, L2, L3, L4 e L5: proibido modificar. Será checado com gabarito "passa-não-passa"**

**LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm**

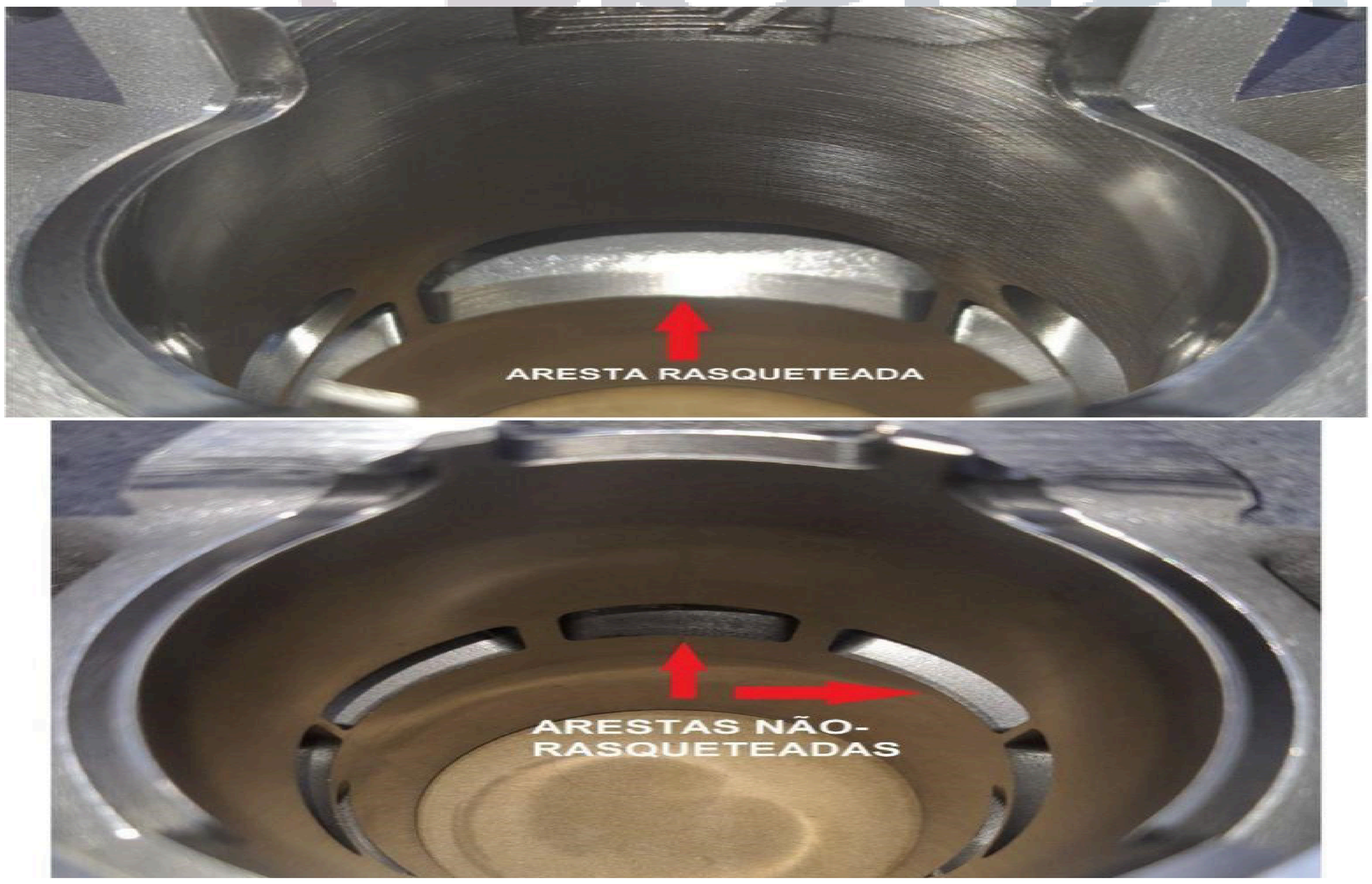
II) A leitura dos valores da figura acima serão sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores.
NOTA 1: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número "3" (L3, D3, etc) possuem uma curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta.

REGULAMENTO
CPK2026

NOTA 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número “2”, terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão (“5”), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela.
III) As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pelos homologantes, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos:

**a) CILINDRO**: para o motor TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36, exceção feita ao descrito no item VII. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motor referência disponibilizado pelo homologante, exceção feita ao descrito no

item VII
b) **PISTÕES**: serão autorizados apenas os pistões originais TM dotados de anel em “L”, conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor.
IV) O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: 12,5cc (somando câmara e inserto), medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito CBA. Squish mínimo: 1,00mm, medido com arame de 1,5mm. As duas medidas deverão ser atendidas, e são mínimas. Ex: Pode haver motores que, com volume de 12,5cc, apresentem squish superior a 1,00mm, assim como motores que, com squish de 1,00, apresentem volume superior a 12,5cc. Em qualquer caso o volume não poderá ser inferior a 12,5cc, nem o squish inferior a 1,00mm, num mesmo motor. O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento.
V) Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).




VI) A troca da camisa do cilindro somente será autorizada se houver peça original do homologante, e verificada pela empresa. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.
VII) Dutos de escape (duto de saída dos gases de escape, considerando-se a porção em alumínio no cilindro: será permitido retrabalhar as porções do duto de saída, obedecendo aos limites especificados a seguir:
a) O formato da projeção do duto de escape na superfície de fixação do flange do coletor de escape ou do espaçador não poderá ser alterado sob hipótese alguma (linha vermelha na figura a seguir), pois será checado com gabarito:
b) O prolongamento das janelas de saída adjacentes à janela central de escape, denominadas boosters, NÃO PODERÃO SER RETRABALHADAS SOB HIPÓTESE ALGUMA. Existem linhas naturais de relevo no interior do duto de escape que definem estes prolongamentos e que NÃO DEVEM SER ULTRAPASSADOS PELAS FERRAMENTAS UTILIZADAS NO RETRABALHO.
c) SOB NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A CAMISA DO CILINDRO, EM QUALQUER PARTE DO CONTORNO DA JANELA DE ESCAPE, PODERÁ SER RETRABALHADA, permanecendo o que foi descrito nos itens III e V do presente capítulo.

VIII) **VELA** – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância. Lista de especificações de velas PERMITIDAS:

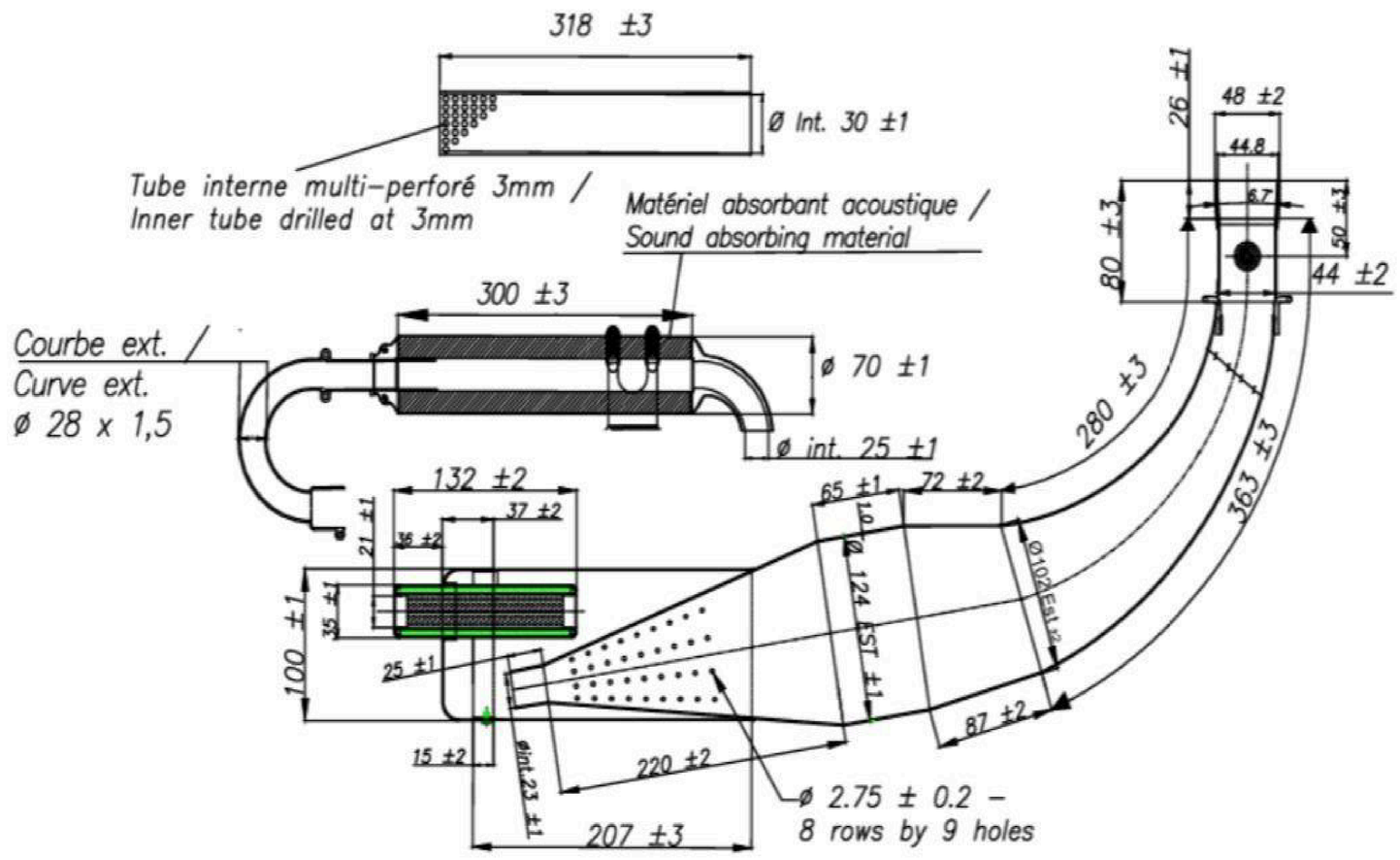
a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIDIUM;

IX) **CARBURADOR** – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
X) **FLANGE**, **direcionador de fluxo e espaçador de baquelite** – Originais sem retrabalho, conforme peças modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessuras de flange e espaçador dentro de ±0,25mm de desvio em relação às peças-padrão.
XI) **COLETOR DE ESCAPAMENTO** – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante.
XII) **ESCAPAMENTO** – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante.



REGULAMENTO

**ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"**




XIII) Não é usada junta entre o cilindro e o coletor de escape, ou entre o coletor de escape e o espaçador: estas peças são montadas com cola de junta. O uso do espaçador é OBRIGATÓRIO, e este deve se apresentar original, sem retrabalho, conforme peça-modelo.
XIV) **JUNTAS** – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/ pirâmide e pirâmide/bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
XV) **PIRÂMIDE** – Conforme Ficha de Homologação do motor.
XVI) **FILTRO** (Intake silencer) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.

XVII) **IGNIÇÃO** – SELETTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
XVIII) **RELAÇÃO** – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será livre.
XIX) **CHASSI**– Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
a) **EIXO TRASEIRO**: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
b) **CUBOS DE RODAS**: livres.
c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.

REGULAMENTO
CPK2026

XX) **PESO** – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:

OKN: 155 kg

**XXI) – IDENTIFICAÇÃO:** Deverá ser conforme previsto no RNK 2026.

**XXII) – FREIO:** poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting E CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

**ARTIGO 04º – NOVATOS (N); SÊNIOR PRO (SP X30); SÊNIOR AM (S X30); SUPER SÊNIOR (SS), GRAND SUPER SÊNIOR MÁSTER (GSS)**

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º – MOTOR:** Iame X30, acompanhado mesa, coletor de escapamento, coletor de admissão. Fornecedor RBC. máximo de 125cc, sem caixa de marchas, refrigeração líquida, com embreagem centrífuga, autorizado pela CBA;

**PARÁGRAFO 2º:** A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

**PARÁGRAFO 3º – PINHÃO:** Será proibida a sua troca (10 dentes).

**PARÁGRAFO 4º – FLANGE:** Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15,00 mm e diâmetro máximo do furo de 28,00 mm, devendo apresentar a marca do fabricante.

**PARÁGRAFO 5º – CARBURADOR:** Conforme RNK 2026, homologado CBA 2021/2024/2027, não sendo permitido nenhum retrabalho, exceto as medidas das furações internas.

**PARÁGRAFO 6º – VELA:** Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter

REGULAMENTO
CPK2026

diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25 mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIDIUM.

**PARÁGRAFO 7º – CHASSI:** Homologado CBA, FIA Karting/CBA, FIA Karting registrado CBA ou autorizados CBA. Permitida homologação vigente.

**PARÁGRAFO 8º – PESO:** O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

a) **NOVATOS:** 162 kg;
b) SÊNIOR AM: 173 kg;
c) SÊNIOR PRO: 175 kg;
d) SUPER SÊNIOR: 175 kg
e) **GRAND SUPER SÊNIOR:** 175 kg

**PARÁGRAFO 10º – COROA:** Até 77 dentes.

**PARÁGRAFO 11º – IDENTIFICAÇÃO:** Deverá ser conforme previsto no RNK 2026.

**PARÁGRAFO 12º – FILTRO:** Deverá ser homologado CBA.

**PARÁGRAFO 13º – ESCAPAMENTO:** deverão usar os escapamentos de especificação monotipo IAME conforme as ilustrações em suas respectivas categorias.

**PARÁGRAFO 14º - FREIO:** poderão ser utilizados freios homologados CBA, homologados FIAKarting e CBA ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

**ARTIGO 05º - F-4 JÚNIOR; F-4 NOVATOS, F-4 GRADUADO; F-4 SÊNIOR; F-4 SUPER SÊNIOR; F-4 GRAND SUPER SÊNIOR**

Informações técnicas das categorias em questão, conforme RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º - MOTOR:** máximo de 396cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca Honda, modelo GX 390 com embreagem, autorizado CBA; Fornecedor RBC.

**PARÁGRAFO 2º:** A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.

**PARÁGRAFO 3º - PINHÃO:** Será proibida a sua troca (13 dentes).

**PARÁGRAFO 4º - FLANGE:** Poderá sofrer variações para a equalização dos motores.

**PARÁGRAFO 5º - EMBREAGEM:** Será proibida a sua troca.

**PARÁGRAFO 6º - VELA:** Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

a) NGK BR8ES
b) NGK BP6ES
c) NGK BPR6ES
d) NGK BPR7ES
e) DENSO W20EP-U
f) DENSO W20EPR-U

REGULAMENTO
CBK2026

g) DENSO W22EPR-U

**PARÁGRAFO 7º - CHASSI:** Poderão ser utilizados chassis homologados CBA, FIA Karting/CBA ou FIA Karting autorizado CBA. Permitida homologação vigente.

**PARÁGRAFO 8º - ESCAPAMENTO** (PADRÃO DE REFERÊNCIA): O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o escape e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nesta conexão, permitindo o escape falso de gases. Esta folga poderá ser avaliada pelos Comissários Técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado, poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de Tomada de Tempos ou Prova pode acarretar a desclassificação do piloto

**PARÁGRAFO 9º - PESO:** O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo de:

a) F-4 JUNIOR: 155 kg;
b) F-4 GRADUADO: 173 kg;
a) F-4 NOVATOS: 173 Kg;
c) F-4 SÊNIOR: 183 kg;
d) F-4 SUPER SÊNIOR: 183 kg;
**e) F-4 GRAND SUPER SÊNIOR:** 183 kg.

**PARÁGRAFO 10º - COROA:** 40 dentes para todas categorias F4.

**PARÁGRAFO 11º - IDENTIFICAÇÃO:** Deverá ser conforme previsto no RNK 2026.

**PARÁGRAFO 12º - FLEXÍVEL:** será obrigatório o uso de flexível com comprimento de (85 ± 5) mm, medido com a peça em seu estado mais comprimido

REGULAMENTO
CBK2026

(eliminação das folgas manualmente pelo Comissário Técnico).

**PARÁGRAFO 13º – FREIO:** freios homologados CBA ou homologados FIAKarting E CBA, sendo proibido o uso de qualquer freio homologado FIAKarting ou homologados FIAKarting autorizado CBA.

## ARTIGO 06º – MINI-2T

Informações técnicas da categoria em questão.

**PARÁGRAFO 1º – MOTOR:** Autorizado CBA, máximo de 60cc, sem caixa de marchas, refrigerado a ar, marca VORTEX, modelo MINI FR, conforme Ficha de Homologação FIAKarting e FFSA, autorizado CBA;

**PARÁGRAFO 2º VELA:** Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:

a) NGK B9EG;
b) NGK B10EG;
c) NGK BR9EG;
d) NGK BR10EG;
e) NGK BR9EIX IRIDIUM;
f) NGK BR10EIX IRIDIUM.

**PARÁGRAFO 3º – CARBURADOR:** Será permitido o uso de somente um carburador Tillotson HW48A, sem alteração ou retrabalho no corpo (será checado com ferramenta específica) e conforme demais dimensões e características presentes na Ficha de Autorização CBA.

**PARÁGRAFO 4º – CHASSI–** Homologado CBA Grupo 3.

a)Eixo traseiro: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

b)A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.

c)Cubo de roda traseiros: Deverá ser do chassi homologado para a categoria, com a marca do seu fabricante, construído em alumínio, com comprimento de 75mm (±1mm), ou em magnésio com comprimento de 90mm (±1mm).

d)Mancal do rolamento do eixo traseiro: Com a marca do fabricante do chassi.

e)Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 de qualquer marca, desde pistas e esferas sejam construídas em aço.

f)Serão permitidos cubos de roda traseiros, suporte do disco de freio, suporte da coroa, e mancal de rolamento, fabricados em alumínio ou magnésio, fornecidos pelos fabricantes dos chassis homologados para as categorias.

g)Será proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados, exceto para aquelas citadas na alínea deste inciso.

**PARÁGRAFO 5º –** FLANGE – original do motor, sem retrabalho, com espessura mínima de 29 mm e diâmetro máximo de passagem de (18,9 X 21,5) mm, conforme Ficha de Autorização do motor.

**PARÁGRAFO 6º – FURO DE PASSAGEM DA MANGUEIRA DO VÁCUO:** original, sem qualquer tipo de retrabalho (inclusive diâmetro interno).

**PARÁGRAFO 7º – COLETOR DE ESCAPAMENTO** – Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado, conforme Ficha de Autorização, fornecida junto com o motor. Uso obrigatório de 1 única junta de escape original, com as dimensões constantes da Ficha de Autorização.

**PARÁGRAFO 8º – ESCAPAMENTO –** deverão usar os escapamentos de especificação monotipo VORTEX MINI FR.

Sem retrabalho, da mesma marca do fabricante do motor utilizado. Dimensões conforme abaixo:




**PARÁGRAFO 9º – PESO:** O peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 110 kg.

**PARÁGRAFO 10º – PINHÃO –** Pinhão de 10 dentes, original do motor conforme Ficha de Autorização CBA. O uso da capa de proteção do pinhão (equipamento de segurança) é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.

**PARÁGRAFO 11º – PARTIDA ELÉTRICA –** Todos os componentes deverão ser originais Vortex, sem retrabalho.

**PARÁGRAFO 12º – BATERIA –** Livre. Se for bateria de Lítio, o uso do BMS (Battery Management System) é obrigatório, pois sua ausência pode causar incêndios na bateria. A bateria deverá ser fixada em seu suporte original, do lado esquerdo do banco, obrigatoriamente fixada ao chassi. O uso da bateria é obrigatório a qualquer momento. Sua ausência causará a exclusão imediata do kart ou sua desclassificação no Parque Fechado.

**PARÁGRAFO 13º – EMBREAGEM –** conforme Ficha de Autorização, com todos os componentes, sem retrabalho, e com a campana livre de substâncias oleosas.

**PARÁGRAFO 14º FREIOS** – Obrigatório o uso de freios de acionamento hidráulico (cilindro-mestre, cáliper, mangueira de cordoalha de aço, acionamento por varão, presença de cabo de segurança, disco em material imantável, todos de um mesmo fabricante. O intercâmbio de sistemas completos de freio é permitido, mas não a mistura de componentes de fabricantes diferentes).

**PARÁGRAFO 15º TANQUE DE COMBUSTIVEL** – Deverá ser central, original do chassi.

**PARÁGRAFO 16º COROA :** Até 70 dentes.

**ARTIGO 07º – CATEGORIA SHIFTER GRADUADO e SHIFTER SÊNIOR**
Informações técnicas da categoria em questão, conforme RNK 2026.

**PARÁGRAFO 1º** – Homologado DEK – FASP
Motor – máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigeração líquida, homologado FIAKarting;
Não deve ser possível separar o motor da caixa de câmbio. O bloco do motor deve ser composto de 2 partes apenas (separadas vertical ou horizontalmente). Somente insertos para os mancais de rolamento do virabrequim ou elementos de fixação (furos roscados, buchas) são autorizados. Serão permitidos motores monocilíndricos com admissão por válvula de palhetas apenas, de qualquer marca ou modelo, homologados FIAKarting, conforme sua Ficha de Homologação, independentemente de suas validades. Capacidade cúbica máxima de 125cc. Alojamento da Válvula de Palhetas conforme a Ficha de Homologação, flange livre. O volume da câmara de combustão deverá ser de no mínimo 11 cc, medidos com inserto padrão FIAKarting (volume total na medição de 13 cc). As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação.

**PARÁGRAFO 2º** – Serão proibidas as seguintes modificações no interior do motor: Interior do motor: curso; Homologado DEK – FASP diâmetro (além dos limites máximos); linha de centro da biela
Número de janelas de transferência e admissão no cilindro e bloco; número de dutos e janelas de exaustão; outras restrições conforme regulamentos específicos. Exterior do motor: número de carburadores e diâmetro; aparência

REGULAMENTO
CPK2026

externa do motor montado;

**Parágrafo 3º** - A seguir alterações que não são consideradas modificações na aparência externa do motor: cor das peças, ajustes nas conexões do Sistema de Arrefecimento e modificações nas fixações (incluindo, mas não se limitando à fixação do carburador, da ignição, do escapamento, da embreagem ou do próprio motor), desde que sua posição não esteja diferente do especificado na Ficha de Homologação.
**Freio** – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, conforme a respectiva Ficha de Homologação. Homologado DEK - FASP

**Escapamento** – Original homologado com o motor, sem retrabalho, montado conforme ilustração a seguir. A emissão de ruídos será verificada através de decibelímetro, conforme padrão FIAKarting, e o controle poderá ser realizado a qualquer momento, por determinação dos Comissários.

**Carburador** – DELLORTO VHSH 30,0mm, de guilhotina, original, sem retrabalho. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Dellorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho. Homologado DEK - FASP
Homologado DEK - FASP

**Câmbio** – Todas as engrenagens/relações deverão ser originais, conforme Ficha de Homologação. Obrigatório a mudança manual através de alavanca, sem sistema de corte de ignição. Homologado DEK - FASP

**Flange** – Será livre.

**Vela** – poderá de marca livre, desde que de produção em série e original. Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm,

REGULAMENTO
CPK2026

comprimento e 18,5mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

**Pirâmide** – Deverá ser original, sem retrabalho, conforme ficha de homologação do motor.

**Filtro de ar** – Será obrigatório o uso do filtro de ar homologado CIK ou CBA, sem retrabalho e completo.

**Ignição** – Analógica - Original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do motor. Homologado DEK - FASP

**Radiador** - Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.

**Relação de coroa e pinhão** – Será livre.

**Chassi** – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA, FIAKarting autorizado CBA ou FIAKarting, dotado de freios traseiros e dianteiros, também homologados. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Será liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Homologado DEK - FASP

**Eixo traseiro**: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII. Um inserto tubular metálico de reforço na região da coroa é permitido. Homologado DEK – FASP

**Cubos de rodas:** Serão livres. A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas

traseiras.
Homologado DEK - FASP Dimensões regulamentares para os conjuntos roda + pneu calibrados: Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm; Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm Homologado DEK – FASP

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

Shifter-Kart Graduado: 185Kg.
Shifter-Kart Senior: 185kg.

**Identificação** – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras SKG ou SKS, conforme artigo 45 deste regulamento.

**Combustível** – Será próprio, devendo ser usada uma mistura de gasolina com óleo dois tempos, na proporção de 25:1.

# CAPÍTULO IV – DISPOSIÇÕES FINAIS

## ARTIGO 01º – DOS CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos, levando sempre em consideração esse regulamento, RNK 2026 e CDA 2026 como diretriz.

## ARTIGO 02º – DAS RESPONSABILIDADES

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SÃO PAULO, SPEED MOTOR CLUBE, SPEED PARK e os patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante os treinos e as provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tiver(em) cometido ou daquele(s) que tiver(em) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s)representante(s) legal(is).

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO NACIONAL DE KART da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SÃO PAULO, SPEED MOTOR CLUBE, SPEED PARK e Conselho Técnico Desportivo do fornecedor de Motores.

BIRIGUI, 10 de janeiro de 2026.

# REGULAMENTO
# CPK2026

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE KART

PAULO ENEAS SCAGLIONE

SPEED MOTOR CLUBE

TAMIRES SCUDEIRO

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE KART

CRISTIANO RAMOS