

## **CAMPEONATO JUINENSE DE KART 2026 KCJ**

### **REGULAMENTO TÉCNICO**

**ARTIGO 1º** - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados/registrados, pela CBA ou CIK/CBA.

**Parágrafo 1º** - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento é expressamente proibido e, sendo assim, todos os itens omissos neste Regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

**Parágrafo 2º** - É permitido, para todas as categorias, o uso de sonda para leitura dos gases do motor, conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

**Parágrafo 3º** - É permitido, para todas as categorias, o uso de quaisquer chassis já homologados CBA, CIK/CBA, CIK registrado CBA ou autorizados CBA, será obrigatório o uso de eixo com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º.

#### **ARTIGO 2º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA Parágrafo 1º - CATEGORIA CADETE**

- I - MOTOR** – O motor será monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrífuga e mesa, fornecido pela BINHO RACER.
- II – CHASSI** – Já homologados CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2021.
- a) Mangas de eixo:
    - 1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.
    - 2 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
  - b) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK.
  - c) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.
  - d) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
  - e) 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.
  - f) Escapamento: Será obrigatório o uso de abafador Homologado CBA.

**III - COROA** – Será fixa de 66 (sessenta e seis) dentes.

#### **Parágrafo 2º - CATEGORIAS F-4 JUNIOR, GRADUADO E LIGHT**

I - **MOTOR** – O motor será o PABLO RACING 18HP, fornecido pela **ASSOCIAÇÃO DO KART CLUBE JUÍNA**, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, fornecido pela **ASSOCIAÇÃO DO KART CLUBE JUÍNA**.

II - **COROA** – Será **43 dentes**;

### ARTIGO 3º - PESO DO CONJUNTO

O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto, obedecerá ao que segue:

F4 Cadete	106 kg (cento e seis quilos)
F-4 Graduado	183 kg (cento e oitenta e três quilos)
F-4 Light	183 kg (cento e oitenta e três quilos)
F-4 Júnior	155 kg (cento e cinquenta e cinco quilos)

**Parágrafo 1º** - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha **Parágrafo 2º** - O lastro, quando usado, deverá ser fixado ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.

### ARTIGO 4º - CHASSI

**Parágrafo 1º** - nas categorias F4 Junior, Light e Graduado, a largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para a categoria Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (cento e vinte centímetros).

**Parágrafo 2º** - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

**Parágrafo 3º** - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

#### **Diâmetro do Eixo (mm) > Espessura mínima da parede (mm)**

30 > 4,9 / 31 > 4,7 / 32 > 4,5 / 33 > 4,2 / 34 > 4,0 / 35 > 3,8 / 36 > 3,6 / 37 > 3,4 / 38 > 3,2 / 39 > 3,1 / 40 > 2,9 / 41 > 2,8 / 42 > 2,6 / 43 > 2,5 / 44 > 2,4 / 45 > 2,3 / 46 > 2,2 / 47 > 2,1 / 48 > 2,0 / 49 > 2,0 / 50 > 1,9

### ARTIGO 6º - PÁRA-CHOQUES

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto.

Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento soltar-se ou cair. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte do mesmo estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

### ARTIGO 7º - ASSOALHO

Rodovia Arquiteto Helder Candia, n° 13, Ribeirão do Lipa – Cuiabá – MT, CEP 78048-150.  
Tel: 55 (65) 99682-4046 – Email: faemt@faemt.com.br / www.faemt.com.br / @faemt\_oficial

É obrigatório o uso de um único assoalho de material rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart, com espessura mínima de 1,5mm. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos adicionais não originais deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

**ARTIGO 8º - SUSPENSÃO** Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

#### **ARTIGO 9º - RODAS e PNEUMÁTICOS**

As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda. As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, na categoria Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante.

As categorias poderão utilizar rodas CBA, CIK/FIA e registradas CBA devidamente identificadas com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro.

É proibida a montagem de roda invertida (inversão dela) no caso de pista molhada ou seca.

**Parágrafo 1º** - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

**Parágrafo 2º** - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

#### **Parágrafo 3º - PNEUS**

**Categorias, Cadete** – Fica permitido o uso de pneus utilizados em corridas anteriores, nacional, da marca MG tipo Cadete.

**Categorias F-4 Junior, Light e Graduado** – Fica permitido o uso de pneus utilizados em corridas anteriores ou novo de responsabilidade do piloto, nacional, da marca MG, predominante do TIPO RL1 (LARANJA).

**-Em caso de furo do pneu será de responsabilidade do piloto providenciar outro pneu usado próprio de condições similares (não podendo ser zero).**

#### **ARTIGO 10º - FREIOS**

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar discos de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Cadete, que segue regulamentação própria. É obrigatório o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.

#### **ARTIGO 11º - DIREÇÃO**

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

#### **ARTIGO 12º - TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

#### **ARTIGO 13º - PEDAIS**

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

#### **ARTIGO 14º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem. O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

#### **ARTIGO 15º - COMBUSTÍVEL**

Na categoria Cadete e F-4 Junior, Light e Graduado deverá ser utilizada somente gasolina Comum, que será fornecida pela Organização.

#### **ARTIGO 16º - CARENAGEM**

Uma carenagem composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

**Parágrafo 1º** - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado. A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

**Parágrafo 2º** - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

**Parágrafo 3º** - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contrapeso (lastro).

**Parágrafo 4º** - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou painel frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto deverá obrigatoriamente dirigir-se à área de manutenção. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, qualquer parte estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de 10 segundos ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

#### **ARTIGO 17º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO**

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choques traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na cor da categoria. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência e/ou penalidade ao piloto infrator.

**Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE MATO GROSSO.**

Juína - MT, 08 de Maio de 2026.