

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**  
**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL**  
**COMISSÃO ESTADUAL DE VELOCIDADE NA TERRA**  
**CAMPEONATO MATO GROSSENSE DE VELOCIDADE NA TERRA 2024**

**CATEGORIA KARTCROSS**  
**SERIE A (FORÇA LIVRE) E SERIE B (CBA)**

**INTRODUÇÃO:**

1 -ESTE REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO OBEDECE ÀS NORMAS DO CDI E CDA.

2 - ESTE REGULAMENTO E SEUS ADENDOS TÊM FORÇA DE LEI DESPORTIVA, EM CONFORMIDADE COM OS PRINCÍPIOS ESTABELECIDOS PELA LEGISLAÇÃO NACIONAL.

3 -OS ADENDOS DESPORTIVOS OU OS CONSIDERADOS DE SEGURANÇA ENTRAM EM VIGOR A PARTIR DA DATA DE SUA PUBLICAÇÃO.

**REGULAMENTO DESPORTIVO**

**ARTIGO 1º - CONDIÇÕES (Prazo, Valores e Condições)**

**ARTIGO 2º - DO CAMPEONATO**

**ARTIGO 3º - PROVA**

**ARTIGO 4º - PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO**

**ARTIGO 5º - PREMIAÇÃO**

**ARTIGO 6º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

**ARTIGO 7º - RECLAMAÇÕES E RECURSOS**

**ARTIGO 8ª – DAS PENALIZAÇÕES**

**ARTIGO 9º - DAS BANDEIRAS:**

**ANEXO I – REGULAMENTO TÉCNICO**

## **ARTIGO 1º - CONDIÇÕES:**

1 - Podem se inscrever todos os pilotos Federados interessados.

1.1-O Campeonato Mato Grossense de Velocidade na Terra para a categoria Kartcross será aberto para pilotos de competição com as cédulas desportivas da CBA 2024:

- PJKVT** - Piloto Junior de Kartcross de Velocidade na Terra;
- PNKVT** - Piloto Novato de Kartcross de Velocidade na Terra;
- PKVT** - Piloto de Kartcross de Velocidade na Terra;
- PGKVT-B** - Piloto Graduado de Kartcross de Velocidade na Terra “B”;
- PGKVT-A** - Piloto Graduado de Kartcross de Velocidade na Terra “A”;
- PNVT** - Piloto Novato de Velocidade na Terra;
- PVT** - Piloto de Velocidade na Terra;
- PGVT-B** - Piloto Graduado de Velocidade na Terra “B”;
- PGVT-A** - Piloto Graduado de Velocidade na Terra “A”;
- PPNE-VT** - Piloto Portador de Necessidades Especiais de Velocidade na Terra;
- PC** - Piloto de Competição;
- PGC-B** - Piloto Graduado de Competição “B”;
- PGC-A** - Piloto Graduado de Competição “A”;
- PPNE-VEL** - Piloto Portador de Necessidades Especiais de Velocidade;
- PRV** - Piloto de Rally de Velocidade;
- PGRV** – Piloto Graduado de Rally de Velocidade;
- PPNE-RV** – Piloto Portador de Necessidades Especiais de Rally de Velocidade;

1.2 - A idade mínima para participação é de 12 anos desde que possua filiação válida para o ano de 2024 e autorização reconhecida em cartório dos pais e/ou responsável legal.

1.3 - As inscrições serão feitas e regulamentadas pelos clubes sedes das etapas, no valor de **R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais) PARA INSCRIÇÃO FEITA COM ANTECEDÊNCIA DE ATÉ 7 DIAS DA ETAPA**, e **R\$ 1.800,00 (hum mil e oitocentos reais) PARA INSCRIÇÃO FEITA NA SEMANA DA ETAPA**, podendo ser alterada com prévia autorização, as vagas são limitadas e garantidas por ordem de inscrição.

## **ARTIGO 2º - DO CAMPEONATO:**

1 - O campeonato será disputado em 5 etapas, com 02 provas cada etapa.

2 – As etapas serão realizadas nas seguintes datas pré-estabelecidas:

**1ª – 13 e 14 de abril de 2024 – SORRISO - MT**

**2ª – 18 e 19 de maio de 2024 – PRIVAMERA LESTE - MT**

**3ª – 29 e 30 de junho de 2024 – TAPURAH - MT**

**4ª – 26 e 27 de outubro de 2024 – TANGARÁ DA SERRA - MT**

**5ª – 23 e 24 de novembro de 2024 – CAMPO VERDE - MT**

3 - A cronometragem do Campeonato Mato Grossense de Velocidade na Terra, categoria Kart Cross será eletrônica, realizada através de sensores de cronometragem.

4 - Cada piloto receberá um sensor que será instalado em seu veículo. A partir da instalação, o piloto se torna o único responsável pela conservação e devolução do sensor à empresa de cronometragem. Caso o sensor não seja devolvido, será cobrada uma taxa técnica no valor de 6 UP's Mato Grossense (unidade padrão).

5 - Somente a pista do circuito poderá ser usada pelos pilotos e seus veículos de competição no transcorrer dos treinos e das Provas. O não cumprimento deste Item ensejará em penalização conforme previsto no CDA.

6 - Qualquer tipo de abastecimento fora da área dos boxes ou do local oficial de abastecimento é terminantemente proibido.

7 - Qualquer piloto que tenha intenção de deixar a pista e retornar aos boxes deverá sinalizar devidamente com tempo suficiente para fazê-lo com segurança.

### **ARTIGO 3º - PROVA:**

Parágrafo único – O campeonato será disputado em 2 categorias sendo elas, SERIE A (Força Livre) e SERIE B (Cba).

O que define as categorias é a motorização.

1 - Serão realizadas 2(duas) baterias de corrida por categoria (SERIE A e SERIE B), e cada bateria, terá uma duração de 20 minutos mais duas voltas.

2 - A formação do GRID de largada corresponderá:

**1ª BATERIA** se resultará da tomada de tempo, obtida nos treinos classificatórios de 15 minutos.

**2ª BATERIA** será o resultado da primeira, com a inversão dos 05 (cinco) primeiros colocados.

**OBSERVAÇÃO:** em caso de empate terá como critério de desempate o tempo obtido nos treinos classificatórios.

3 - O grid de largada será constituído de 02 (duas) filas de veículos dispostos com uma distância de 5 metros, medidos “da frente de um veículo até a frente do próximo veículo”.

4 - O primeiro carro, terá o direito de escolher o lado e deverá comunicar os comissários de sua decisão.

5 - O lugar do veículo que não se apresentar para a largada deverá permanecer vago.

**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

Rodovia Arquiteto Helder Candia, nº 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

6 - Os veículos deverão ser apresentados para o grid e treinos razoavelmente limpos, com os numerais bem visíveis.

7 - Em caso de relargada com Safety Car, todos os veículos deverão permanecer em “fila indiana” (fila única), até que seja autorizada a largada, com bandeira verde no PSDP.

8 - A velocidade máxima permitida nos boxes para o Kart Cross é de 1ª marcha e será fiscalizada pelos comissários da Prova. Observação: O piloto que não cumprir o limite de velocidade nos boxes, será penalizado.

9 - Os pilotos são responsáveis pelo comportamento ético e moral dos membros de sua equipe, bem como de qualquer pessoa por eles credenciada. Portanto, incidirá sobre os pilotos a responsabilidade de qualquer ato irregular dos membros de sua equipe, convidados, familiares, etc.

**Observação:** também é de responsabilidade dos pilotos a conservação e limpeza dos boxes.

10 - É obrigatória a presença no briefing de todos os pilotos inscritos. O não cumprimento do disposto implicará em penalidade conforme previsto no CDA.

11 - É proibida a retirada do veículo do recinto da competição, antes que os comissários o liberem, sendo passível de punição conforme CDA.

12 - É terminantemente proibido o consumo de bebidas alcólicas e a permanência de crianças em menores junto ao muro dos Boxes.

13 - Proibido o reparo ou manutenção do veículo na pista por mecânico da equipe ou participantes e qualquer tipo que caracterize ajuda externa, o piloto só poderá fazê-lo, com recursos próprios e disponíveis no carro.

#### **ARTIGO 4º - PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO:**

Aos 10 (dez) primeiros classificados de cada bateria, será atribuído um peso a pontuação conforme exposto abaixo:

	1ª ETAPA				2ª ETAPA				3ª ETAPA			
	1ª PROVA		2ª PROVA		1ª PROVA		2ª PROVA		1ª PROVA		2ª PROVA	
	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.
1º	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
2º	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3º	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
4º	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5º	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
6º	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7º	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
8º	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
9º	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

#### **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

10º	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

	4ª ETAPA				5ª ETAPA							
	1ª PROVA		2ª PROVA		1ª PROVA		2ª PROVA					
	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.	1ª Bat.	2ª Bat.				
1º	20	20	20	20	20	20	20	20				
2º	15	15	15	15	15	15	15	15				
3º	12	12	12	12	12	12	12	12				
4º	10	10	10	10	10	10	10	10				
5º	9	9	9	9	9	9	9	9				
6º	6	6	6	6	6	6	6	6				
7º	4	4	4	4	4	4	4	4				
8º	3	3	3	3	3	3	3	3				
9º	2	2	2	2	2	2	2	2				
10º	1	1	1	1	1	1	1	1				

### 3.1 - EXTRAS:

- Pole position = 01 PONTO;
- Melhor volta na prova = 01 PONTO;
- Será dobrado o melhor resultado de uma ETAPA (4 baterias) obtido por cada piloto.
- Será descartado as duas piores PROVAS de cada piloto.

### OBSERVAÇÕES:

Para a somatória de pontos do campeonato, serão considerados os pontos obtidos em cada bateria da Etapa.

### ARTIGO 5º - PREMIAÇÃO:

Para a premiação da prova (pódio) será considerado a somatória das 2 baterias, critério de desempate será o tempo obtido no classificatório.

1 - Serão premiados os ganhadores do primeiro ao quinto lugar, pole position e melhor equipe de cada prova.

### ARTIGO 6º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA – (INDUMENTÁRIA):

#### 1- Piloto:

- 1.1 - Capacete em boas condições (dentro da homologação);
- 1.2 – Protetor servical, podendo ser de modelo IMS de espuma;
- 1.3 - Óculos ou viseira no capacete;
- 1.4 - Luvas fechadas de competição;

- 1.5 - Sapatilha fechada;
- 1.6 - Macacão.

## **ARTIGO 7º - RECLAMAÇÕES E RECURSOS:**

As reclamações somente poderão ser feitas por concorrentes e participantes da mesma prova e ou da mesma bateria disputada, e deverão ser feitas por escrito aos comissários desportivos.

As reclamações técnicas e desportivas deverão ser encaminhadas até 30 (trinta) minutos depois de divulgado o resultado oficial, onde deverá constar o horário de sua divulgação.

Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juízes de largada e chegada no exercício de suas funções.

Nas reclamações técnicas e desportivas serão utilizados os seguintes procedimentos:

1 - Deverá ser apresentada uma reclamação desportiva para cada kart reclamado, sendo que, quando procedente, os comissários definirão a penalização a ser aplicada, segundo as normas do CDA.

2 - A reclamação técnica deve ser apresentada por item reclamado, sendo que, quando procedente, o valor pago pelo reclamante e referente ao item, retorna ao mesmo. Quando improcedente, o valor pago referente ao item vai para a FAEMT – Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso.

3 - O reclamante terá seu kart vistoriado nos mesmos itens do reclamado.

Os valores das cauções, estipulados pelo CTD, são os seguintes:

**parágrafo único** - As reclamações técnicas e desportivas, bem como, os recursos, obedecerão às disposições contidas no Capítulo XVII, XVIII e XIX do CDA.

4 - O comissário técnico da prova procederá à verificação dos veículos no local determinado. Durante a vistoria será permitida a presença no local unicamente do mecânico do reclamado, piloto reclamado, mecânico e piloto reclamante, procedendo a desmontagem a critério dos comissários técnico. Não é permitido que o reclamante acompanhe a vistoria.

5 - Qualquer competidor poderá apelar de qualquer decisão proferida contra ele pelos comissários para o CTDE (conselho técnico e desportivo estadual) da Federação, contanto que comunique aos mesmos, por escrito, a sua intenção de fazê-lo durante a primeira hora seguinte da decisão e mediante pagamento da referida taxa. O recurso ao CTDE deverá ser apresentado nas 48 horas seguintes. Após a entrega do recurso no prazo acima, tem o piloto 05 (cinco) dias para apresentar suas razões à entidade.

6 - Julgado procedente a apelação, o valor recolhido será creditado ao apelando em até 5 dias úteis, se não o valor será creditado a federação para custas operacionais.

#### **ARTIGO 8º – DAS PENALIZAÇÕES:**

1 - São infrações ao Regulamento:

1.1 - Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade de Prova ou Oficiais de Competição.

1.2 - Toda e qualquer manobra intencional, tendo como escopo, inscrever ou fazer inscrever um veículo não qualificado.

1.3 - Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter desportivo da competição ou interesse do Automobilismo.

1.4 - Toda desobediência a qualquer dos Artigos deste Regulamento e seus Adendos.

1.5 - Demais critérios, deverão obedecer ao Capítulo XVI do CDA.

#### **ARTIGO 9º - DAS BANDEIRAS:**

1 - Atenderá ao disposto no CAPÍTULO XIV, bem como, os recursos, obedecerão às disposições contidas no Capítulo XVII, XVIII e XIX do CDA.

#### **ARTIGO 10º - DOS DIREITOS DE PROMOÇÃO PUBLICIDADE E DIVULGAÇÃO**

**10.1** - Todos os competidores inscritos no Campeonato Mato Grossense de Velocidade na Terra categoria Kart Cross, categoria Kart Cross, autorizam a empresa promotora, a CBA e as FAU's, gratuitamente, a utilizar as imagens das Etapas do Campeonato, em TV por Assinatura, TV Aberta, Pay-per-view ("PPV"), vídeo-on-demand ("VOD"), Circuito Fechado, Internet e Telefonia Móvel, transmissão ao vivo e/ou em VT, sem qualquer restrição quanto formato, número e prazo das exibições, via toda e qualquer meio de transmissão hoje ou no futuro existente, incluindo, mas não se limitando a, satélite, MMDS, IPTV, internet, telefonia móvel e qualquer outro meio de divulgação que venha a surgir.

**10.2** - A propaganda no veículo deverá ser pintada diretamente sobre a carroceria ou aplicada através de adesivos industriais, sem apresentar aspecto precário ou grosseiro na sua grafia ou desenho.

**10.3** - Na categoria Kartcross, deverão obrigatoriamente ser reservados os espaços identificados na Figura 1 abaixo, para aplicação das logomarcas dos patrocinadores do Campeonato ou da Etapa, nos veículos. Não existirão ressaltas, sendo que todos os pilotos inscritos deverão utilizar em seus veículos de competição, nos espaços indicados abaixo, os adesivos dos patrocinadores da Etapa ou do Campeonato.

#### **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

## ARTIGO 11º - CONSIDERAÇÕES FINAIS:

**11.1 – O valor da UP Mato Grossense 2024, é de R\$ 150,00 (cento e cinquenta Reais).**

**11.2 -** Todas as questões não previstas neste Regulamento ou divergentes de interpretação, serão resolvidas pelos Comissários Desportivos da CBA, que aplicarão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA / CBA e Código Desportivo Internacional – CDI / FIA e regulamentos publicados e homologados pela CBA para o campeonato.

O presente regulamento foi elaborado pela FAEMT e comissão de pilotos, em conjunto com O Conselho Técnico Desportivo Estadual e Comissão Estadual de Velocidade na Terra.

Cuiabá, 03 de abril de 2024.

### **Comissão Estadual de Velocidade na Terra**

*Yvan Schwab Junior*  
*Presidente*

### **Conselho Técnico Desportivo Estadual**

*Robinson Kazy Som*  
*Presidente*

### **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso**

*Fernando Maggi Scheffer*  
*Presidente*

### **Comissão Estadual de Kart Cross – 2024(Composta por 07 pilotos):**

**Roni Fonseca da Silva** – Sorriso /MT  
**Ricardo Rotili** – Tangará da Serra /MT  
**Dangelo Maschio** – Sorriso /MT  
**Moriques Valdameri** – Jaciara /MT  
**Lidier Mezalira** – Cuiabá /MT  
**Dayan Campos** – Primavera do Leste /MT  
**Roberto Vargas** – Primavera do Leste /MT  
**Thiago Brocco** – Tapurah /MT



## ANEXO I

### REGULAMENTO TÉCNICO KART CROSS SÉRIE A (FORÇA LIVRE) - 2024

ARTIGO 1º - VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS .....	10
ARTIGO 2º – CHASSIS E DIMENSÕES .....	10
ARTIGO 3º - PESO .....	12
ARTIGO 4º - MOTORES .....	12
ARTIGO 5º - COMBUSTÍVEL .....	14
ARTIGO 6º - SISTEMA ELÉTRICO .....	15
ARTIGO 7º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS .....	15
ARTIGO 8º - SUSPENSÃO .....	16
ARTIGO 9º - FREIOS .....	16
ARTIGO 10º - DIREÇÃO .....	16
ARTIGO 11º - RODAS E PNEUS .....	16
ARTIGO 12º - HABITÁCULO (COCKPIT) .....	16
ARTIGO 13º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA .....	17
ARTIGO 14º - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO .....	17
ARTIGO 15º - DA VISTORIA TÉCNICA .....	17
ARTIGO 16º - DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	18

**INTRODUÇÃO:** O presente regulamento refere-se à categoria Kart Cross Serie A que determinará nos seus artigos e procedimentos e normas técnicas homologadas.

## **ARTIGO 1º-MODIFICAÇÕES PERMITIDAS**

### **1 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:**

Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais;

- a) No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica;
- b) Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento;
- c) Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original; os casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final;
- d) Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrolise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

## **ARTIGO 2º – CHASSIS E DIMENSÕES**

### **1 - CHASSI:**

- a) A Construção do chassi deve obedecer às especificações constantes neste artigo.
- b) Com referência a resistência da construção, ela deverá ser tubular, capaz de resistir com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante o seu uso em competição. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de diâmetro mínimo de 22 mm e no máximo 32 mm, com parede mínima de 1,5 mm, dentro de um padrão que proteja o piloto, com dois arcos de segurança no sentido longitudinal (da extremidade dianteira até a extremidade traseira) amarrados com no mínimo 5 (cinco) travessas de construção soldada, que deverão estar no mínimo à 5 (cinco) cm acima da cabeça do piloto sentado com os cintos atados. Os tubos usados para realizar os travamentos laterais (tubos usados para formar as treliças na lateral do chassi) deverá ter diâmetro mínimo de 16mm. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, canos estes com espessura de no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm. Nos arcos de segurança não se admitirá emendas em sua extensão. Somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem, nenhuma parte da estrutura ou da carenagem poderá exceder a largura das rodas. Todas as curvas efetuadas nos tubos deverão obedecer um raio médio mínimo de 50 mm. Não se admite cantos vivos em qualquer parte da estrutura tubular. O arranjo inferior é livre, com a condição que nenhum instrumento ou objeto apresente saliência perigosa.

**2 - ARCOS DE SEGURANÇA:**

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

**3 - CARROCERIA:**

- a) Nenhuma parte da carroceria (carenagem) poderá exceder a largura das rodas.
- b) Cinta para reboque tipo fita, instalada a dianteira do veículo.

**4 - PÁRA BRISA:**

- a) É obrigatório uma tela metálica na parte dianteira do veículo.

**5 - ASSOALHO:**

- a) O assoalho deve ser obrigatoriamente fechado desde a extremidade dianteira, até o banco do piloto, em chapa de metal aço ou alumínio de espessura mínima de 1,2mm, sem furos.
- b) Proteção frontal poderá ser metálica desde que bem fixada com parafusos ou rebites em todas as extremidades.

**6 - ESPELHOS:**

Obrigatória a existência dos espelhos retrovisores em ambos os lados.

**7 - PROTEÇÃO LATERAL:**

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

**8 - APOIO DE CABEÇA:**

- a) Obrigatório a existência de apoio atrás do capacete (proteção em caso de colisão pela traseira).

**9 - ENTRE EIXOS:**

Mínimo 1.600mm - máximo 1.800mm.

**10 - COMPRIMENTO:**

Comprimento total: mínimo 2.000mm – máximo 2.300mm.

## 11 - LARGURA:

Largura: mínima 1.150mm - máxima 1.400mm

## 12 – AEROFOLIO (Asa Traseira).

- a) Uso opcional.
- b) Não é permitido exceder a largura máxima do kart (1.400mm).

## ARTIGO 3º - PESO

### 1 PESO MÍNIMO:

- a) O peso mínimo do veículo com piloto deverá ser no mínimo: 280 kg.  
**OBS:** Por determinação dos Comissários Desportivos e/ou Técnicos a pesagem poderá ser dada aos 10 primeiros colocados de cada bateria.
- b) O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrarem ao término das competições ou tomadas de tempo, com combustíveis, lubrificantes do motor, do câmbio e fluídos de freios nos níveis em que terminarem, proibido a adição de combustíveis/ lubrificantes/ fluídos.
- c) Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso;
- d) No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, estes (s) componente (s) não poderá (ão) ser (em) colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso;
- e) Uso de Lastro – Os lastros se necessários, devem ser blocos sólidos com peso máximo de 10 (dez) quilos por unidade fixados com, no mínimo dois parafusos de aço de 8 (oito) milímetros com reforço contra porca (tipo sanduíche) e lacrados quando da vistoria técnica, devendo ser informado ao vistoriador durante a vistoria técnica a localização do Lastro.

## ARTIGO 4º - MOTORES

### 1 - MOTOR PERMITIDO

- a) Motor de moto 4 tempos – dos modelos Twister250, Tornado250, cb300 e XRE300, **PERMITIDO ALTERAR CILINDRADA.**
- b) Campeonato Força Livre, sendo aceito **CARCAÇA** dos modelos twister250, tornado250, cb300 e XRE300, **PERMITINDO ALTERAR CILINDRADA**, seguindo regulamento técnico Homologado para a categoria.
- c) O motor e seus componentes deverão ser de peças originais ou similares. Somente poderão ser utilizadas peças não originais quando este regulamento permitir.

### **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

## 2 - CABEÇOTE

- a) Cabeçote original do modelo, permitido retrabalho dos dutos (desbastes e polimentos).
- b) Permitido retrabalhos nos guias de válvulas.
- c) Permitido o retrabalho nas sedes de válvulas.
- d) Permitido a usinagem (rebaixamento para acerto da taxa de compressão)
- e) Taxa de compressão livre.
- f) Velas – livres com rosca 10 mm e passo 1,0 mm (permitido a recuperação da rosca de vela), mantendo as medidas da vela original.
- g) Válvulas – modelo e medidas livre.
- h) Juntas do motor – Livre. Permitindo o uso de flange.
- i) Rolamentos do motor – Livre.
- j) Óleo lubrificante é livre.
- k) Permitido uso de ventoinhas para refrigeração.

## 3 - COMANDOS DE VÁLVULAS

- a) Livre procedência. Permitido sacar as engrenagens e alterar o ponto, permitindo soldar as engrenagens, permite uso de engrenagens reguláveis.

## 4 - CILÍNDRIO

- a) Original do motor ou paralelo com retrabalho livre.
- b) Permitido desbaste na base ou topo para acerto de taxa de compressão.
- c) Permitido retificar o cilindro para uso de pistão.

## 5 - PISTÃO

- a) Original ou paralelo de procedência livre.
- b) **MEDIDAS LIVRE- PERMITE O RETRABALHO.**
- c) Permitido o rebaixamento das casas de válvulas e usinagem do topo, em caso de interferência com o cabeçote quando rebaixado.
- d) **PERMITIDO PISTÃO FORJADO.**

## 6 - BIELA

- a) Original ou paralelo de procedência livre.
- b) Permitido retrabalho, inclusive alteração de curso.
- c) Permitido uso de biela forjada.
- d) Permitido uso de pino cursado.

## 7 - VIRABREQUIM

- a) Livre procedência.
- b) permitido retrabalho

## 8- CARBURADOR

- a) Original do modelo, com acionamento à vácuo, diâmetro do venturi original.
- b) Permitido calibrar (usinar) passagens de ar e combustível.
- c) Molas livre (uso da mola é obrigatório).
- d) Permitido acionamento do “pistonete” por meio de cabo.
- e) Permitido calçar o “pistonete” do carburador com anel “O-ring”.
- f) Proibido isolamento do pistonete.
- g) Coletor de admissão – livre.
- h) Fica permitido a retirada da placa defletora (defletor) do carburador.
- i) É facultativo o uso do afogador do carburador, permitido isolamento.
- j) Permitido amassar tampa superior do pistonete.

## **ARTIGO 5º - COMBUSTÍVEL**

### **1 - ALCOOL HIDRATADO**

- a) Fornecido pelo organizador do evento (de acordo com regulamento particular de provas - RPP).
  1. É expressamente proibido o uso de qualquer aditivo, seja ele lubrificante ou de limpeza.
  2. Tomada de tempo e as baterias será em procedimento de parque fechado.

### **2 - TANQUES DE COMBUSTÍVEL**

- a) O tanque de combustível tem que ser metálico com capacidade máxima de 10 Lts.
- b) O bocal do abastecimento deverá ter no mínimo 30mm de diâmetro.
- c) Sendo obrigatório o uso de respiro em material metálico (tipo enrolar) e ou do modelo CRF usado em moto de Moto Cross com esferas, quantidade livre.
- d) O tanque deverá estar localizado dentro dos limites do chassi do veículo e fixado por cintas metálicas.
- e) A tampa do bocal do tanque deverá obrigatoriamente ser rosqueada, permite uso de respiro CRF.
- f) Não será permitido partes do tanque fora dos limites de proteção da estrutura, exceto o bocal que pode exceder a estrutura, mas não deve tocar o solo em caso de tombamento do veículo.
- g) Alimentação: por gravidade; proibido o uso de bombas mecânicas ou elétricas.

### **3 – FILTRO DE AR**

-Livre

### **4 - ÓLEO**

-Livre

## **5 - RADIADOR**

-Livre, permitido uso de ventoinhas.

## **6 - MANGUEIRAS E CURVA DE ESCAPAMENTO**

- Livre

## **7 - BOMBA DE ÓLEO**

- Livre

## **8 – ABAFADORES DE RUÍDO**

a) obrigatório o uso de abafador de no mínimo 300 mm de comprimento, não poderá sair dos limites da estrutura do chassi (medido pela parte interna).

## **ARTIGO 6º - SISTEMA ELÉTRICO**

### **1 – Ignição**

- a) CDI – original do motor com etiqueta vermelha/vinho (conforme especificação do fabricante).
- b) Permitido uso de Telemetria (AIM, Alfano ou similar). É proibido o uso de Telemetria com comunicação com Box.

## **ARTIGO 7º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS**

### **1 - CAIXA DE CAMBIO**

- a) Original do motor.
- b) Retrabalho livre.

### **2 - EMBREAGEM**

- a) Original do motor com retrabalho livre.

### **3 - TRANSMISSÃO**

- a) Transmissão de força às rodas por corrente, tração traseira
- b) Corrente, coroa e pinhão – Livres.

**ARTIGO 8º - SUSPENSÃO****1 – SUSPENSÃO DIANTEIRA**

- a) Suspensão tipo bandeja (nacional)
- b) Amortecedores e molas – Livres.

**2 - SUSPENSÕES TRASEIRAS**

- a) Tipo balança ou bandeja.
- b) Amortecedores e molas – Livres.
- c) Permitido uso de estabilizadores e cinta limitadora.

**ARTIGO 9º - FREIOS**

- 1 - Freios somente nas rodas traseiras.
- 2 - Sistema de acionamento livre.
- 3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

**ARTIGO 10º - DIREÇÃO**

- 1 - Direção livre, caixa de direção livre.
- 2 - Barras E terminais livres.
- 3 - Permitido braço pit-man. (Alongamento é permitido).

**ARTIGO 11º - RODAS E PNEUS****1 - Rodas dianteiras:**

- a) 8” ou 10” no diâmetro com largura livre.

**2 - Rodas traseiras**

- a) 8” no diâmetro com largura mínima de 5” e máxima de 7.5”.

**3 - Pneus**

- a) Livre a quantidade de uso por etapa.
- b) Dianteiros 3.00 x 10, 3.50 x 10, 4.00 x 10, 3.00 x 8, 3.50 x 8, 4.00 x 8, retrabalho proibido (não permitido riscar/frisar).
- c) Traseiros 18 X 8,5-8, RX ALL Terrain Homologado para categoria Etiqueta RX laranja, retrabalho proibido (não permitido riscar/frisar).

**ARTIGO 12º - HABITÁCULO (COCKPIT)**

- 1 - Obrigatório a instalação de um banco para competição, sem trilho.



## **ARTIGO 13º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

### **1 - Extintor de incêndio:**

Obrigatória a instalação dentro do habitáculo do veículo de 1 (um) extintor, com capacidade 1 kg de pó-químico, com suporte devidamente fixado à estrutura do veículo, não sendo permitido afixar no assoalho. O extintor deve estar em posição onde o piloto consiga ter acesso mesmo com o cinto de segurança atado.

O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

### **2 - Cinto de segurança:**

Obrigatório a instalação de cinto de segurança de competição homologado dentro do prazo de validade, deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo, através de parafusos de no mínimo 8mm classe 8.8 e porcas travantes.

## **ARTIGO 14º - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO**

1 - É obrigatório o uso de números de identificação, nas laterais e na frente carenada ou no teto; com dimensões mínimas de 15 cm de altura com 3 cm de traço.

2 - Obrigatório constar o nome, tipo sanguíneo e fator RH do piloto em ambos os lados do veículo.

## **ARTIGO 15º - VISTORIA TÉCNICA:**

Todo veículo poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes ou depois das provas, pelas autoridades presentes (comissão técnica ou Direção de Prova), podendo ser desclassificado em caso de irregularidade. Após a vistoria os veículos não poderão abandonar o local sem a autorização dos comissários desportivos.

O exame procedido antes da prova não torna válida qualquer irregularidade existente no veículo e que venha a ser constatada posteriormente.

A vistoria também poderá ocorrer através de protesto, este protesto deverá ser entregue aos comissários desportivos por escrito acompanhado de recibo, recibo este fornecido pela secretaria de prova, comprovando o pagamento conforme CDA. Os dois veículos, o protestado e o do protestante serão vistoriados. Caso o veículo do protestado esteja fora do regulamento o dinheiro será devolvido ao protestante, caso o mesmo esteja dentro do regulamento o dinheiro ficará com o protestado. O valor creditado aos envolvidos será a sobra dos valores gerados nas despesas de vistoria, caso o técnico tenha que mandar alguma amostra para análise em outro local, esses valores serão comprovados mediante notas fiscais ou recibos de entidades competentes. É direito de todo competidor solicitar a vistoria técnica de qualquer outro competidor através de formulário próprio.

Se ocorrer alguma irregularidade na vistoria técnica, o piloto perde todos os pontos conquistados na etapa, inclusive os pontos de bonificação.

Não será admitido o recolhimento de assinatura de pilotos para definir cancelar a vistoria ou para cancelar alguma irregularidade encontrada no veículo durante a vistoria técnica.

#### **ARTIGO 16º - CONSIDERAÇÕES FINAIS:**

Todas as questões não previstas neste Regulamento ou divergentes de interpretação, serão resolvidas pelos Comissários Desportivos da CBA, que aplicarão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA / CBA e Código Desportivo Internacional – CDI / FIA e regulamentos publicados e homologados pela CBA para o campeonato.

*O presente regulamento foi elaborado pela **Comissão de Pilotos e Comissão Estadual de Velocidade na Terra**, aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Estadual** e homologado pelo presidente da **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso - FAEMT**.*

Cuiabá, 03 de abril de 2024.

#### **Comissão Estadual de Velocidade na Terra**

*Yvan Schwab Junior*  
*Presidente*

#### **Conselho Técnico Desportivo Estadual**

*Robinson Kazy Som*  
*Presidente*

#### **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso**

*Fernando Maggi Scheffer*  
*Presidente*

#### **Comissão Estadual de Kart Cross – 2024(Composta por 07 pilotos):**

**Roni Fonseca da Silva – Sorriso /MT**  
**Ricardo Rotili – Tangará da Serra /MT**  
**Dangelo Maschio – Sorriso /MT**  
**Moriques Valdameri – Jaciara /MT**

#### **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

Rodovia Arquiteto Helder Candia, nº 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

**Lidier Mezalira** – Cuiabá /MT  
**Dayan Campos** – Primavera do Leste /MT  
**Roberto Vargas** – Primavera do Leste /MT  
**Thiago Brocco** – Tapurah /MT

## ANEXO II

### REGULAMENTO TÉCNICO KART CROSS SÉRIE B (CBA) - 2024

<b>ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS.....</b>	<b>20</b>
<b>ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES.....</b>	<b>20</b>
<b>ARTIGO 3º: PESO .....</b>	<b>22</b>
<b>ARTIGO 4º: MOTORES .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL .....</b>	<b>30</b>
<b>ARTIGO 6º: SISTEMA ELÉTRICO.....</b>	<b>30</b>
<b>ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS .....</b>	<b>32</b>
<b>ARTIGO 8º: SUSPENSÃO .....</b>	<b>32</b>
<b>ARTIGO 9º: FREIOS.....</b>	<b>33</b>
<b>ARTIGO 10º: DIREÇÃO.....</b>	<b>33</b>
<b>ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS.....</b>	<b>33</b>
<b>ARTIGO 12º: HABITÁCULO (COCKPIT).....</b>	<b>34</b>
<b>ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA .....</b>	<b>34</b>
<b>ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO.....</b>	<b>34</b>
<b>ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>35</b>

**INTRODUÇÃO:** O presente regulamento refere-se à categoria **KARTCROSS SERIE B (CBA)** e determinará, nos seus artigos, os procedimentos e normas técnicas homologadas aplicáveis à categoria.

## **ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS**

1.1 - VEÍCULOS PERMITIDOS – Veículos tubulares monopostos com motores 4 tempos: Honda CBX Twister ou XR Tornado, ambos de 250cc, fabricados de 2001 a 2008.

1.1.1 - MOTORES - Os motores Honda CBX Twister ou XR Tornado, ambos de 250cc, 4 tempos e fabricados de 2001 a 2008, que deverão atender aos critérios técnicos determinados no Artigo 4º do presente regulamento.

1.2 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:

1.2.1 - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais.

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

1.2.3 - Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original.

1.2.4 - Nos casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final.

1.2.5 - Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

## **ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES**

2.1 - CHASSI:

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

2.1.2 - Com referência a resistência da construção, ela deverá ser tubular, capaz de resistir com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante o seu uso em competição, principalmente na questão de impactos diretos e força exercida sobre os pilotos. As medidas apresentadas a seguir poderão ser analisadas pelos comissários. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de aço carbono SAE 1020 sem costura ou com costura normatizado, de diâmetro mínimo de 22 mm e no máximo 32 mm, com parede mínima de 1,5 mm, dentro de um padrão que proteja o piloto, com dois arcos de segurança no sentido longitudinal (da extremidade dianteira até a extremidade traseira) amarrados com no mínimo 5 (cinco) travessas de construção soldada, que deverão estar no mínimo à 5 (cinco) cm acima da cabeça do piloto sentado com os cintos atados. Os tubos usados para realizar os travamentos laterais (tubos usados para formar as treliças na lateral do chassi) deverá ter diâmetro mínimo de 16mm com espessura mínima de 1,5 mm de tubo de aço carbono SAE. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, tubos estes com no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo e no mínimo 1,5 mm de espessura de parede, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço carbono SAE 1020, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm e espessura mínima de 1,5 mm. Nos arcos de segurança não se admitirá emendas em sua extensão. Somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem, nenhuma parte da estrutura ou da carenagem poderá exceder a largura das rodas. Todas as curvas efetuadas nos tubos deverão obedecer a um raio médio mínimo de 50 mm. Não se admite cantos vivos em qualquer parte da estrutura tubular. O arranjo inferior é livre, com a condição que nenhum instrumento ou objeto apresente saliência perigosa.

Para melhor orientar a construção dos chassis, segue um exemplo na imagem 1.

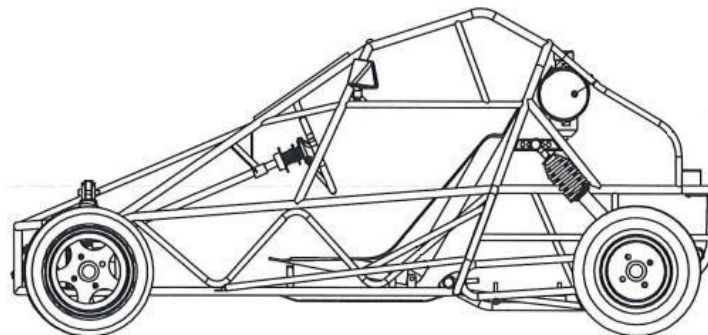


Imagem 1- Modelo de chassis.

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

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

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

2.5 - ASSOALHO - Deve ser obrigatoriamente fechado, desde a extremidade dianteira até o banco do piloto, para proteção deste, com chapa de ferro de mínimo 0,80mm ou de alumínio de mínimo 1,2mm, com furos de 10mm para saída de líquidos.

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

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

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

2.9 - ENTRE EIXOS - Mínimo 1.600mm - máximo 1.800mm.

2.10 - COMPRIMENTO - Comprimento total: mínimo 2.000mm – máximo 2.300mm.

2.11 - LARGURA - Largura: mínima 1.150mm - máxima 1.400.

2.12 - AEROFÓLIO. (Asa Traseira)

2.12.1 - Uso opcional, modelo livre;

2.12.2 - Não é permitido exceder a largura máxima do kart (1.400 mm);

2.12.3 - PARA BARROS – Livre.

### **ARTIGO 3º: PESO**

3.1 - PESO MÍNIMO:

3.1.1 - Peso mínimo do veículo com piloto: 280kg (duzentos e oitenta quilogramas).

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

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

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

3.1.5 - Uso de Lastro: Os lastros, se necessários, deverão ser blocos sólidos com peso máximo de 10 (dez) quilos por unidade, fixados com, no mínimo, quatro parafusos de aço de 8 (oito) milímetros (4 x M8 - classe 8.8) com reforço e contra porca (tipo sanduíche) e lacrados quando da vistoria técnica, devendo ser informado ao vistoriador durante a vistoria técnica a localização do Lastro.

**ARTIGO 4º: MOTORES****4.1 - MOTOR PERMITIDO:**

4.1.1 - Permitidos apenas motores 4 tempos: Honda CBX Twister ou XR Tornado de 250cc fabricados de 2001 a 2008.

4.1.2 - O motor E seus componentes deverão ser de peças originais ou paralelas idênticas aos originais, que preservem as mesmas características e medidas dos originais. Somente poderão ser utilizadas peças não originais quando este regulamento permitir.

**4.2 - CABEÇOTE:**

4.2.1 - Cabeçote original do modelo, permitido retrabalho dos dutos (desbaste e polimento). Permitido retrabalho nas guias de válvulas.

4.2.2 - Válvula de admissão e escape – originais ou paralelas de fabricação nacional, desde que tenham as mesmas características e medidas originais. Fica permitido o retrabalho nas válvulas desde que mantenha o diâmetro original.

4.2.3 - Permitido o retrabalho nas sedes de válvulas.

4.2.4 - Permitido a usinagem (rebaixamento para acerto da taxa de compressão).

4.2.5 - Molas de válvula - Originais do modelo quanto às características e quantidades.

4.2.6 - Taxa de compressão livre.

4.2.7 - Esticador da corrente de comando: permitido alteração para uso com sistema de rosca/parafuso;

4.2.8 - Guia/tensor da corrente de comando: permitido uso da CB300

4.2.9 - Câmara de combustão: retrabalho livre

4.2.10 - Velas: livres com rosca 10 mm e passo 1,0 mm ou 12 mm e passo 1,25 mm (Permitido a recuperação de rosca de vela por meio de preenchimento (solda de alumínio, bucha ou abertura de rosca nas medidas descritas) e respeitando as características e medidas do cabeçote original e das medidas das velas permitidas.

4.2.11 - **Obrigatória a realização de furo passante na “cabeça” do parafuso do cabeçote, para instalação de lacre conforme visto nas imagens 2 e 3 abaixo.**



Imagem 2 – Detalhe furo passante no parafuso do cabeçote





**Imagem 3 – Detalhe furo passante no parafuso do cabeçote**

4.3 - COMANDO DE VÁLVULAS - Original do modelo ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas dos originais.

- a) Permitido sacar as engrenagens e alterar o ponto.
- b) Permitido soldar as engrenagens no comando.
- c) Engrenagem do comando: Permitido o uso de engrenagem regulável.

4.4 - CILINDRO:

4.4.1 - Original do motor ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original.

4.4.2 - Permitido desbaste na base ou topo para acerto de taxa de compressão.

4.4.3 - Permitida retífica para uso de pistão até 1.00mm, maior que o original.

4.4.4 - É proibido camisa com tratamento de cromo duro, níquel, silício, cerâmico ou nicasil.

4.5 - PISTÃO:

4.5.1 - Original ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original.

4.5.2 - Proibido o alívio, retrabalho do pistão.

4.5.3 - Permitido o rebaixamento das cavas de válvulas e usinagem do topo, em caso de interferência com o cabeçote quando rebaixado.

4.5.4 - Os pistões devem ser montados em posição original. É terminantemente proibido inverter a posição de montagem.

4.6 - BIELA:

4.6.1 - Original ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original.

4.6.2 - Proibido qualquer retrabalho.

4.6.3 - Proibido uso de biela forjada.

4.6.4 – Gaiola e roletes livres.

4.6.5 – Proibido pino “cursado” (excêntrico), conforme visto na Imagem 4 abaixo.



Imagem 4 – Pino “cursado” ou excêntrico proibido.

#### 4.7 - VIRABREQUIM:

4.7.1 - Original do motor, proibido aliviar peso e alterar curso.

4.7.2 - Engrenagem do virabrequim deve ser original da Twister ou Tornado (20 dentes).

4.7.3 - Permitida a realização de 1 (um) furo na bolacha do virabrequim com o único objetivo de facilitar o saque da engrenagem do balanceiro. Vide imagens 5, 6 e 7 abaixo.



Imagem 5 - detalhe do furo na bolacha do virabrequim



Imagem 6 – detalhe do furo na bolacha do virabrequim com ferramenta de saque



Imagem 7 – detalhe do saque da engrenagem com auxílio do furo e da ferramenta

#### 4.8 - BALANCEIRO:

##### 4.8.1 - Original do motor

4.8.2 - Seu uso é obrigatório.

4.8.3 - Permitido retirar as molas internas.

4.8.4 - Não é permitido aliviar.

4.9 - CARBURADOR:

4.9.1 - Original do modelo, com acionamento à vácuo, diâmetro do venturi original.

4.9.2 - Permitido calibrar molas e passagem de ar e combustível.

4.9.3 - Permitido uso de cabo para acionamento do pistonete bem como amassar/calçar a tampa para ajustar limite de subida do pistonete.

4.9.4 - Permitido calçar o "pistonete" do carburador com anel "O-ring".

4.9.5 - Coletor de admissão - original do modelo ou paralelo desde que tenha as mesmas características e medidas do original. Permitido o retrabalho na parte interna.

4.9.6 - Fica permitida a retirada da placa defletora (defletor) do carburador conforme Imagem 8 abaixo.



Imagem 8 - Imagem da placa defletora.

4.9.7 - É facultativo o uso do afogador no carburador.

4.10 - FILTRO DE AR/ DE ÓLEO/ RADIADOR/ MANGUEIRAS E ESCAPAMENTOS - Livres Nacional/Mercosul.

4.11 - BOMBA DE ÓLEO - Original do motor.

4.12 - ABAFADOR DE RUÍDO - Obrigatório o uso de abafador de no mínimo 300 mm de comprimento, medidos pela parte externa e interna. Conforme Imagem 9 abaixo. Não poderá sair dos limites da estrutura do chassi.

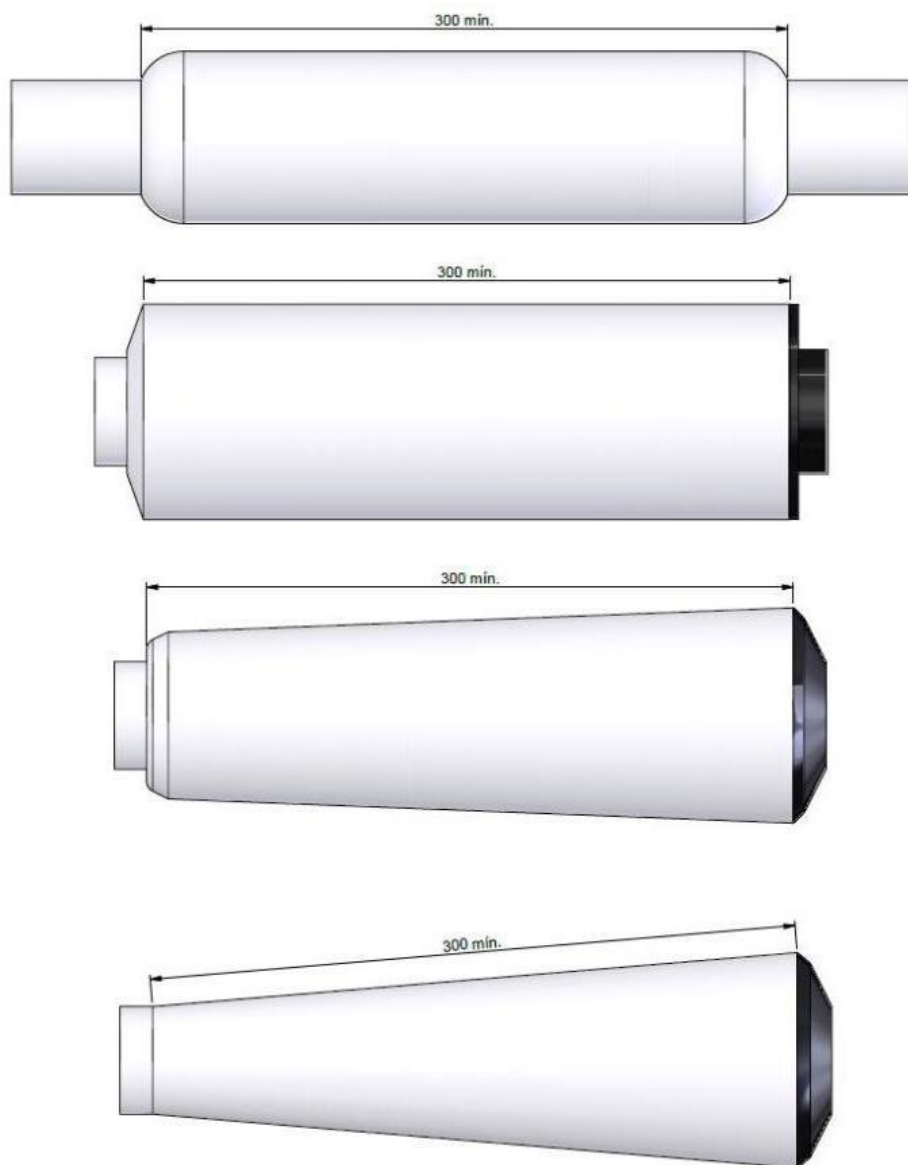


Imagem 9 - Método de medição do abafador.

4.13 - JUNTAS DO MOTOR - Original ou paralela do motor.

4.14 - ROLAMENTOS DO MOTOR – originais do modelo.

4.15 - ÓLEO LUBRIFICANTE: livre.

## **ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL**

5.1 – Etanol fornecido/comercializado pelo organizador do evento (de acordo com regulamento desportivo).

5.2 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL:

5.2.1 - O tanque de combustível tem que ser metálico com capacidade máxima de 10 litros.

5.2.2 - O bocal do abastecimento deverá ter, no mínimo 30mm de diâmetro, cuja tampa deverá ser “de rosquear” ou com trava que evite a abertura acidental.

5.2.3 - Obrigatório o uso de respiro de material metálico (tipo enrolar) ou modelo usado na Moto Honda CRF.

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

5.2.5 - Não será permitido partes do tanque fora dos limites de proteção da estrutura, exceto o bocal que pode exceder a estrutura, mas não deve tocar o solo em caso de tombamento do veículo.

5.2.6 - Alimentação: por gravidade (proibido o uso de bombas mecânicas ou elétricas).

## **ARTIGO 6º: SISTEMA ELÉTRICO**

6.1 - IGNIÇÃO:

6.1.1 - Original do modelo (proibido aliviar peso do volante magnético).

6.1.2 - Obrigatório funcionamento do sistema de partida.

6.1.3 - Obrigatório o sistema de carregador de bateria.

6.1.4 - Permitido reduzir e suprimir os fios sem função do chicote.

6.1.5 - CDI – Original do motor (conforme especificação do fabricante). É obrigatório que a CDI tenha a etiqueta original na cor Vermelha (Vinho), como exemplificado na Imagem 10, abaixo.



Imagem 10 – Identificação da CDI na cor obrigatória.

6.1.6 - Proibido reprogramar CDI.

6.1.7 - Cada competidor deverá entregar uma CDI original à equipe técnica da CBA em obediência aos artigos 6.1.5 e 6.1.6. Será realizado sorteio para distribuição das mesmas. Vide Regulamento Desportivo do campeonato para a categoria Kartcross.

6.1.8 - É proibido alterar o ponto de ignição.

## 6.2 – VENTONHA

6.2.1 - Permitido o uso de ventoinha tanto no radiador quanto no motor (para forçar o fluxo de ar para fins de refrigeração)

## 6.3 – ILUMINAÇÃO

6.3.1 - Lanternas Traseiras: Obrigatório dois focos de luzes vermelhas montados na extremidade traseira, com lâmpadas de, no mínimo, 5 Watts para lanterna e 21 Watts para freio. O conjunto de lanternas traseiras deverá reproduzir os sinais de lanterna e freio traseiro. A lanterna traseira deve ser acionada por interruptor no interior do habitáculo, ao alcance do piloto.

6.3.2 - Luzes de Freio: Podem ser usadas em conjunto com a lanterna conforme o item 6.3.1. A luz de freio deverá ser acesa somente no pisar do pedal. É proibido qualquer tipo de botão para ligar e desligar a luz de freio.

6.3.3 - Permitido uso de Telemetria (AIM, Alfano ou similar). É proibido o uso de Telemetria com comunicação com Box.

## **ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS**

7.1 - CAIXA DE CÂMBIO - Original do motor, 6 (seis) marchas, proibido alterar/aliviar as engrenagens.

7.2 - EMBREAGEM:

7.2.1 - Original do motor, quanto ao modelo dos separadores e discos.

7.2.2 - Permitido colocar mais um separador original ou calçar as molas.

7.2.3 - Mola da embreagem livre.

7.2.4 - Permitido furar o platô e cubo.

7.2.5 - Proibido uso de dispositivo tipo "Power Shifter", "Quick Shifter" ou "Fast Shifter", para promover a troca artificial de marchas com aceleração plena.

7.3 - TRANSMISSÃO:

7.3.1 - Transmissão de força às rodas por corrente, tração traseira.

7.3.2 - Corrente, coroa E pinhão: livres.

7.3.3 - Guia de corrente: deverá ser original ou do modelo Honda CB-300. Quando utilizado original da Twister ou Tornado, poderá ser calçado o tensor da corrente.

## **ARTIGO 8º: SUSPENSÃO**

8.1 - SUSPENSÃO DIANTEIRA:

8.1.1 - Suspensão tipo bandeja - nacional.

8.1.2 - Amortecedores e molas - livres nacional.



## 8.2 - SUSPENSÃO TRASEIRA:

8.2.1 - Tipo balança ou bandeja - nacional.

8.2.2 - Amortecedores e molas – livres nacional.

8.2.3 - Barra estabilizadora - livre nacional/livre construção observando a segurança na fixação da peça.

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

## **ARTIGO 9º: FREIOS**

9.1 - Freios somente nas rodas traseiras.

9.2 - Sistema de acionamento livre.

9.3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

## **ARTIGO 10º: DIREÇÃO**

10.1 - Direção livre, caixa de direção livre nacional.

10.2 - Barras E terminais livres nacionais.

10.3 - Permitido braço pitman com alongamento permitido.

## **ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS**

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

11.2 - Rodas traseiras - 8” no diâmetro com largura mínima de 5” e máxima de 6.5”. (Entende-se como largura de roda as faces internas da mesma (faces de assentamento do pneu).

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

11.4 - Pneus traseiros: 18x8,5-8 “RX All Terrain”, **proibido retrabalho. Procedimentos de controle de aquisição e lacres serão descritos no Regulamento Desportivo e RPP (Regulamento Particular de Provas)**

11.5 - Permitido o uso de alargador nas rodas traseiras para ajuste de bitola respeitando as medidas descritas no item 2.11.

### **ARTIGO 12º: HABITÁCULO (COCKPIT)**

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

### **ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

13.1 - Extintor de incêndio:

13.1.1 - Obrigatória a instalação dentro do habitáculo do veículo de 1 (um) extintor, com capacidade 1 kg de pó-químico, com suporte devidamente fixado à estrutura do veículo, não sendo permitido afixar no assoalho. O extintor deve estar em posição onde o piloto consiga ter acesso mesmo com o cinto de segurança atado.

13.1.2 - O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

13.2 - Cinto de segurança: Obrigatório a instalação de cinto de segurança de competição homologado e deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo, através de parafusos de no mínimo 8mm classe 8.8 e porcas travantes.

### **ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO**

14.1 - É obrigatório o uso de números de identificação, nas laterais, na frente com dimensões de 150 mm de altura e traço de 3 cm, conforme posições indicadas na Imagem 11 abaixo.

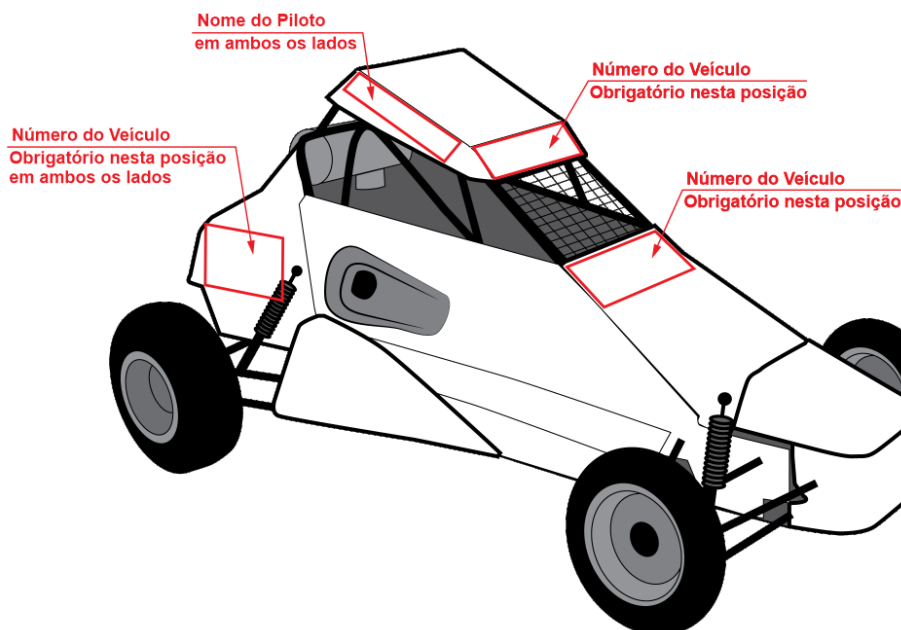


Imagem 11 – localização obrigatória dos números do veículo.

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

#### **ARTIGO 15º - CONSIDERAÇÕES FINAIS:**

1 - Todas as questões não previstas neste Regulamento ou divergentes de interpretação, serão resolvidas pelos Comissários Desportivos da CBA, que aplicarão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA / CBA e Código Desportivo Internacional – CDI / FIA e regulamentos publicados e homologados pela CBA para o campeonato.

O presente regulamento foi elaborado pela FAEMT e comissão de pilotos, em conjunto com a Comissão Técnico e Desportiva e Comissão Estadual de Velocidade na Terra.

*O presente regulamento foi elaborado pela **Comissão de Pilotos e Comissão Estadual de Velocidade na Terra**, aprovado pela **Comissão Técnica e Desportiva Estadual** e homologado pelo presidente da **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso - FAEMT**.*

Cuiabá, 03 de abril de 2024.

**Comissão Estadual de Velocidade na Terra**

*Yvan Schwab Junior*

*Presidente*

**FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE MATO GROSSO - FAEMT**

Rodovia Arquiteto Helder Candia, nº 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

**Conselho Técnico Desportivo Estadual**

*Robinson Kazy Som*  
*Presidente*

**Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso**

*Fernando Maggi Scheffer*  
*Presidente*

**Comissão Estadual de Kart Cross – 2024(Composta por 07 pilotos):**

***Roni Fonseca da Silva*** – Sorriso /MT  
***Ricardo Rotili*** – Tangará da Serra /MT  
***Dangelo Maschio*** – Sorriso /MT  
***Moriques Valdameri*** – Jaciara /MT  
***Lidier Mezalira*** – Cuiabá /MT  
***Dayan Campos*** – Primavera do Leste /MT  
***Roberto Vargas*** – Primavera do Leste /MT  
***Thiago Brocco*** – Tapurah /MT