



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

CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR

TODOS OS ARTIGOS COM REDAÇÃO INCLINADA SÃO ATUALIZAÇÕES COM RELAÇÃO A 2020
REGULAMENTO DESPORTIVO 2021

SUMÁRIO

ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO.....	3
ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS.....	3
ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS.....	4
ARTIGO 4 –DAS INSCRIÇÕES.....	4
4.3 – DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS.....	4
4.4 – DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA.....	6
4.5 – DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS	6
4.6 – DO PILOTO ROOKIE	7
4.7 – DAS INSCRIÇÕES DE EQUIPES.....	7
4.8 – DO NÚMERO DE CARROS E EQUIPES PARTICIPANTES	9
4.12 - DA NUMERAÇÃO DOS CARROS.....	9
4.13 – DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES.....	10
ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS	11
5.11–DA ENTRADA DO PIT,PIT LANE E SAÍDA DO PIT	15
5.19– DA COMUNICAÇÃO CARRO/BOX.....	17
5.20- DO CARRO RESERVA	17
5.21- DA PONTUAÇÃO	17
5.22– DO PILOTO CAMPEÃO.....	18
5.23- DA EQUIPE CAMPEÃ	18
5.24 – DO CRITÉRIO DE DESEMPATE	19
5.25 – DA CLASSIFICAÇÃO	19
ARTIGO 6 – DO BRIEFING.....	19
ARTIGO 7 – DOS TREINOS.....	19
7.1 – DOS TREINOS EXTRAS	19
7.2 – DOS TREINOS LIVRES OFICIAIS	20
7.6 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO.....	20



7.7 – DO WARM UP	24
7.8 – DOS TREINOS PARTICULARES E COLETIVOS	24
7.9 – TREINOS PARA PILOTOS ROOKIE	24
ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA.....	24
8.2 – DO GRID DE LARGADA	25
8.3 – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA.....	25
ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO.....	28
ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA.....	28
10.11 – DA PESAGEM PILOTO/CARRO.....	30
ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM	30
ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO	31
ARTIGO 13 – DO PÓDIO.....	31
ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE.....	31
ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES.....	32
ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS.....	33
ARTIGO 17 – DO DOPING	34
ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA.....	34
ARTIGO 19 – DA POTÊNCIA EXTRA.....	37
ARTIGO 20 – DO FAN PUSH	38
ARTIGO 21 – DAS CÂMERAS ON BOARD.....	40
ARTIGO 22 – DOS EVENTOS PROMOCIONAIS E FILMAGENS	41
ARTIGO 23 – DA COLETIVA DE IMPRENSA.....	41
ARTIGO 24 – DA COMPETITIVIDADE.....	41
ARTIGO 25 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO.....	43

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**Campeonato Brasileiro de Stock Car**”, que será realizado, na temporada 2021, e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto por um mínimo de 8 (oito) e no máximo de 12 (doze) etapas de acordo com o calendário CBA.

Art. 1.1 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA supervisionar técnica e desportivamente o **Campeonato Brasileiro de Stock Car**, que será promovido pela empresa Vicar Promoções Desportivas S/A, e compreenderá 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Pilotos e 1 (um) título de Campeã Brasileira de Equipes StockCar.

Art. 1.2 - O “**Campeonato Brasileiro de Stock Car**” será disputado na forma de uma categoria única, estando as etapas reservadas para carros de Stock Car, marcas e modelos conforme definidos nas Regulamentações Técnicas respectivas, e que possuem seu uso exclusivo para esta competição.

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2 - *Este Regulamento se submeterá ao Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, seus adendos e informes.*

Art. 2.1 - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação.

Art. 2.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia.

Art. 2.3 - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.4 - Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do campeonato comprometem-se por si próprios, e por seus empregados e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos contidas no Código Desportivo Internacional –

CDI/FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria e seus anexos, no presente Regulamento Desportivo, Adendos e no Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.5 - Todas as partes participantes (confederação, federações, clubes, empresa promotora, autódromos, competidores e equipes), comprometem-se a aplicar e observar as regulamentações que governam o Campeonato.

3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Art. 3 – Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, Regulamento Particular da Prova ou o que possa substituí-lo, a indicação das entidades envolvidas FIA, CBA e Federação, bem como o Clube organizador ou a empresa promotora.

4 – DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - *As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato só serão efetivadas após análise feita pela CBA.*

Art. 4.1 - As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Credenciamento e Outras Avenças com a empresa promotora.

Art. 4.2 - O valor da inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por carro, para cada evento. Para as equipes com contrato de credenciamento válido e livre de pendências com a empresa promotora do evento e com os fornecedores oficiais do campeonato será aplicado desconto na inscrição, onde o valor final para cada carro será igual a R\$ 6.466,00 (seis mil quatrocentos e sessenta e seis reais)

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Stock Car, o piloto deve possuir Licença “**PGC-A**” emitida pela CBA em 2021, bem como cumprir os requisitos abaixo especificados, caso seja seu ano de estreia:

- a) Ter participado na Stock Light ou de outra categoria, onde tenha competido com carros com mais de 300 cv, no mínimo em 8 provas.
- b) Passar pela avaliação de fato, com carro de Stock Car, durante treino livre, onde um piloto com experiência na Stock Car será destacado pela Empresa Promotora

para emitir parecer da viabilidade de participação do piloto solicitante. O piloto solicitante só participará do treino livre devidamente inscrito provisoriamente. Se o mesmo não for aprovado, na avaliação, terá sua inscrição provisória cancelada.

- c) Em sendo aprovado na avaliação de pista, ganhará o direito de inscrição nas etapas, provisoriamente, em caráter de observação.
- d) Mediante conduta desportiva exemplar e com desempenho no Qualifying 1, em cada etapa, não superior a 103% do tempo de volta, do mais rápido do grupo (condição de pista seca), o piloto em questão poderá participar das corridas.
- I. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato de pilotos e equipes. O piloto interessado deve possuir autorização e a maior graduação possível em sua ASN de origem, com validade em 2021, neste caso, em sua carta de autorização, deverá constar se a graduação é a maior da ASN.
- II. Os demais pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2021, assim como não marcarão pontos nas provas que participar.

Art. 4.3.1 - Ao se inscrever o piloto acata as determinações abaixo:

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, seus adendos e Regulamento Particular da Prova e se obriga, assim como a seus auxiliares, a cumprir fielmente todos os termos;
- II. Que aceita todas as decisões da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme Código Desportivo do Automobilismo - CDA em vigor;
- III. Que tem ciência e concorda que a CBA tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizar no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do automobilismo nacional, bem como verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos da empresa promotora do evento junto aos veículos de mídia e imprensa;
- IV. O piloto deverá atender todas as determinações firmadas no Contrato de Credenciamento entre Equipe/Piloto e a empresa promotora, principalmente no

que se diz respeito a publicidades obrigatórias, tais como, uso do boné no pódio, bordados obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios, estar presente no cerimonial do pódio, estar disponível para coletiva de imprensa pós prova, atender o público presente no horário de visitação aos boxes e outros, que estarão especificados no contrato. O não cumprimento deste item implica a pena de uma multa de 100 (cem) UP's, de acordo com o Capítulo XVI (Artigo 132 ao 137) do CDA 2021.

- V. Que tem ciência de que todos os direitos do concorrente devem ser pleiteados, por escrito, dirigidos ao Diretor de Prova, na ausência deste aos Comissários Desportivos, e, não sendo possível, deverão ser entregues na secretaria de prova, com registro e protocolo;
- VI. Que tem ciência do disposto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva - CBJD, bem como se compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos.

Dos Pilotos convidados pela Empresa Promotora

Art. 4.4 - A empresa promotora poderá, a seu critério e com a anuência da CBA, convidar pilotos, inclusive estrangeiros, para participarem de eventos do Campeonato, mesmo excedendo o número limite de pilotos inscritos (Artigo 4.8), desde que os mesmos possuam licença internacional, emitidas pelas ASN de origem e suas respectivas autorizações válidas para 2021. A Empresa promotora poderá convidar o mesmo piloto, no máximo, para 3 (três) eventos do campeonato, sendo que não pontuarão.

Art. 4.4.1 - Estará previsto até duas horas de treinos extras, para pilotos convidados, que serão definidos em função da disponibilidade na programação de atividades do evento.

Da Substituição de Pilotos

Art. 4.5 - Na impossibilidade de um piloto inscrito continuar participando do evento, o mesmo poderá ser substituído por um piloto não inscrito que deverá regularizar sua inscrição junto à secretaria de provas com a aprovação dos Comissários Desportivos do evento. Se esta alteração ocorrer após o início do treino classificatório, o piloto inscrito posteriormente largará na última posição do grid.

Parágrafo único: O piloto que foi substituído, conforme permitido acima, não poderá voltar

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

a participar do mesmo evento.

Do Piloto “Rookie”

Art. 4.6 - Será considerado “Rookie”, todo aquele Piloto Oficial que não tenha participado de mais do que 6 (seis) eventos do Campeonato de Stock Car, em anos anteriores. Os pilotos “Rookie” serão determinados pelo Promotor do evento. As informações sobre eventos participados deverão ser feitas pelos pilotos aos Comissários Desportivos, que farão a validação.

Das Inscrições de Equipes

Art. 4.7 - As Equipes deverão estar legalizadas perante a Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, com o registro 2021 vigente, para receberem a pontuação correspondente ao Campeonato de Equipes, conforme preceitua o art. 29.2 do CDA 2021, bem como terem o direito de vincular o próprio nome e de seus patrocinadores nas publicações dos resultados oficiais.

Parágrafo primeiro: *O critério de distribuição dos boxes das equipes para 2021 será de acordo com o resultado obtido no Campeonato de Equipes 2020. Equipes que venham estreiar em 2021 ou aquelas sem classificação no Campeonato de Equipes em 2020, terão a sua posição definida por sorteio, após serem definidas as posições das Equipes com classificação em 2020.*

Parágrafo segundo: Caso alguma equipe tenha interesse em alterar sua posição no box, visando posicionar-se ao lado de outra equipe, deverá submeter formalmente o pedido à empresa promotora, que poderá aprovar ou não o pedido, e considerar as premissas abaixo:

- I. A equipe melhor posicionada deverá recuar posições no box ao encontro da outra equipe pior posicionada. Além disso, sempre a melhor classificada na posição estará à frente de box;
- II. A data limite da solicitação será, sempre, em até 15 (quinze) dias antes do início da temporada;
- III. A solicitação deverá ser efetuada por e-mail e com a anuência das duas equipes que unificarão operações;
- IV. O pit stop deverá ser sempre realizado à frente do box da equipe, previamente definido pela empresa promotora;

- V. Caso queiram voltar atrás na decisão, está também deverá ser avaliada pela empresa promotora.

Art. 4.7.1 – A empresa promotora responsável pelo credenciamento das equipes, formalizará junto a CBA, formulário que deverá constar, nome, número do documento de identificação, atribuição e a quantidade de integrantes de cada equipe terá direito.

As equipes com operação simples, com dois carros, poderão inscrever até 10 integrantes.

Equipes com operação simples, mas com um único carro poderão inscrever 8 integrantes.

Para operações classificadas como conjuntas, quando duas equipes operam em uma mesma estrutura física, ou com vínculo societário, técnico, o número de integrantes será 9 para equipes com dois carros e 7 integrantes quando a operação for de um carro.

*Somente os integrantes previstos acima para cada equipe, inseridos na ficha de credenciamento, devidamente identificados, poderão atuar e exercer funções e trabalho direto ou indireto nos carros. **Fica expressamente proibido atribuir funções, no âmbito técnico relacionados ao carro para Integrantes externos, convidados, motorista de carreta, motorista de motohome, fotógrafos e cinegrafistas que igualmente serão identificados na ficha de credenciamento e de responsabilidade da Equipe.***

*Enfatizando que o trabalho direto nos carros, como reparos dos mesmos, manutenções de componentes isolados, como montagem e cuidados com os pneus, rodas, limpeza de componentes em geral, do próprio box, deslocamento de combustível, **estará condicionado a somente, os integrantes definidos no primeiro paragrafo do Artigo 4.7.1. conforme o número de carros.***

Em função da pandemia do Covid-19, normas específicas serão editadas a cada evento pela empresa promotora, com a concordância da CBA, e constarão do RPP.

Parágrafo primeiro: *Em caso de infração do **artigo 4.7.1** e o descumprimento do protocolo de segurança da Covid-19, a equipe será multada em 20 (vinte) UP's, além da perda de 10 minutos, para cada um de seus carros, no próximo **treino oficial** (seja ele livre ou classificatório) em que participar. Além das sanções previstas no contrato de credenciamento com empresa promotora.*

*A Equipe que vier reincidir com a infração do **artigo 4.7.1** ou descumprimento do protocolo de segurança da Covid-19, será penalizada em 40 (quarenta) UP's, além da perda de 20 minutos para cada um dos seus carros no próximo treino oficial.*

Parágrafo segundo: *Equipes coirmãs, operações pertencentes a um mesmo sócio ou mesmo equipes que compartilham a mesma estrutura física (galpão em um mesmo endereço), quando vierem a participar de eventos com 3 (três) carros, poderão na*

operação de Pit Stop, durante a(s) prova(s) utilizar uma única equipe de mecânicos.

Do Número de Carros e Equipes Participantes

Art. 4.8 - *Será permitida a participação de 34 (trinta e quatro) carros no Campeonato de 2021, podendo, contudo, os pilotos convidados aumentarem o número de carros no grid, diante da necessidade da empresa promotora, respeitando o número máximo definido pela forma de calculo descrita no CDA.*

Art. 4.9 - Não será permitida a participação no campeonato de mais de duas equipes que tenham vínculo de qualquer natureza, inclusive societária ou técnica, ou com as pessoas físicas que a compoñham, exceto tenha contrato com a empresa promotora específico neste sentido.

Art. 4.10 - Está permitida a participação de equipe com apenas 1 (um) carro na temporada 2021.

Art. 4.11 - *Para participação da temporada de 2022 a empresa promotora emitirá até 30/11/2021 uma carta convite às equipes que competiram na temporada de 2021.*

Art. 4.11.1 - *As equipes convidadas terão que manifestar até o dia 15/12/2021, a sua intenção de participação no Campeonato Brasileiro de Stock Car - edição 2022 e deverão estar sem pendências e/ou débitos financeiros com a empresa promotora, fornecedores oficiais da categoria e com a CBA. Mediante resposta à Carta Convite, a equipe receberá o contrato para assinatura. Fora deste prazo, a equipe perderá subsídios e premiações previstos.*

Parágrafo único: Caso não seja manifestado o interesse e concordância dos termos da carta convite, ou não sejam cumpridas as exigências mencionadas acima, dentro do prazo, a empresa promotora poderá convidar, a seu critério, equipes que julgar capazes de participar do campeonato de 2022, até o limite de 34 carros no grid.

Da Numeração dos Carros

Art. 4.12 - Cada carro possuirá um número vinculado ao seu piloto. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato.

Art. 4.12.1 - *Os pilotos terão seus números reservados. Caso o piloto não o utilize em uma temporada completa, o mesmo ficará disponível a critério da empresa promotora. O número 17 não poderá ser usado e o número 1 só poderá ser utilizado, pelo piloto*

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



campeão de 2020.

Art. 4.12.2 - Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 4.12.3 - A forma, dimensão e posicionamento dos números dos carros devem seguir as determinações da empresa promotora, descritas no Contrato de Credenciamento e no Guia de Aplicação da categoria.

Art. 4.12.4 - O layout dos carros deverá seguir o definido no Contrato de Credenciamento / Guia de Aplicação.

Art. 4.12.5 - O nome do piloto e seu grupo sanguíneo e fator RH devem aparecer no macacão e no veículo.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

Art. 4.13 - O piloto e/ou equipe, quando solicitado pela Empresa Promotora, deverão apresentar a documentação do veículo de competição, comprovando a sua procedência.

Art. 4.14 - É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova, comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível, etc. O não cumprimento deste artigo implica na penalização imediata de multa de 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.15 - É obrigatório o uso de Hans, macacão, "underwear" completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela CBA e/ou FIA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável.

Art. 4.16 - É responsabilidade do Piloto/Equipe assegurar que todas as pessoas credenciadas em seu nome cumpram todas as obrigações referidas no CDA/CBA, nas Regulamentações Técnicas, e Regulamentação Desportiva. **Em função da pandemia do Covid-19, com a concordância da CBA, normas específicas serão editadas a cada evento pela empresa promotora e constarão do RPP.**

Art. 4.17 - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Art. 4.18 - Todas as pessoas relacionadas de qualquer forma com um carro inscrito, presente na área de paddock, boxes ou pit lane, devem utilizar credenciais apropriadas durante todo o tempo e obedecer aos limites de áreas indicadas pela Empresa Promotora.

Art. 4.19 – Durante qualquer atividade oficial de pista, com box aberto, somente poderão estar no Pit Lane e Pit Wall, membros de equipes da categoria que estiverem em atividade, devidamente credenciados e com a braçadeira de identificação. Além destes, somente imprensa credenciada com jaleco, oficiais da CBA, seguranças do evento e membros da organização.

Parágrafo primeiro: O não cumprimento no exposto nos **Art. 4.18 e 4.19** acarretará na apreensão da credencial, retirada da pessoa da área de credenciamento, multa de 10 UP's para o Piloto/Equipe e outras sanções, a critério dos Comissários Desportivos.

5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

Art. 5 - Cada Prova possui status de Competição Nacional, conforme definido no CDA/CBA.

Art. 5.1 - A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, por motivos de segurança, independentemente do número de carros participantes.

Art. 5.2 - O Campeonato Brasileiro de Stock Car será composto por etapas com formato único

Art. 5.2.1 - Regras específicas para as etapas estarão definidas no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.2 - Cada etapa será constituída de duas provas, cuja duração constará no regulamento particular da prova.

Parágrafo primeiro: A cada etapa, será definida no regulamento particular da prova o procedimento obrigatório, a duração, o intervalo e a sequência da operação.

Parágrafo segundo: Uma vez definido o procedimento obrigatório no regulamento particular da prova, todos os carros são obrigados, a realizar o mesmo. Pilotos que venham acessar o box para manutenções, ou mesmo que abandonem a prova, sem completar os 75% do número de voltas do vencedor, na impossibilidade do cumprimento do procedimento obrigatório, não serão excluídos da prova correspondente. porém não pontuarão.

Art. 5.2.3 – O volume de combustível disponibilizado para cada carro, em cada etapa

estará previsto no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.4 –*Uma vez o especificado o procedimento obrigatório no regulamento particular da prova. Na ocorrência da intervenção do Safety Car, antes do início para o intervalo da parada obrigatória, mas que na sequência natural das voltas se chegue à abertura de fato, fica proibida a realização do **procedimento obrigatório**. Após a saída do Safety Car, com a prova válida em bandeira verde, volta-se para condição inicial, com janela de número de voltas previsto, onde o piloto poderá acessar ao box somente após passar pela frente do PSDP.*

Art. 5.2.5 - Caso a intervenção do Safety Car ocorra já com a janela aberta, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o piloto já tiver passado pela linha transversal, agora definida como “Safety Car Line 1”. Após a saída do Safety Car, com a prova reiniciada em bandeira verde, após passagem dos pilotos pelo PSDP, uma nova janela de 4 (quatro) voltas será iniciada automaticamente.

Art. 5.2.6 - *Serão penalizados com exclusão da(s) prova(s) os pilotos que:*

- I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo especificado.*
- II. Realizarem o abastecimento de combustível em desacordo com o previsto no regulamento particular da prova.*

Parágrafo único: A manutenção no carro poderá ser realizada somente após o procedimento obrigatório estar finalizado.

Art. 5.3 - Para a correta realização do Pit Stop durante a prova, as seguintes condições deverão ser respeitadas:

- a) O número máximo de integrantes de uma equipe, identificados com braçadeiras, para realização de qualquer tipo de trabalho associado intervenções no carro durante “pit stop”, será *05 (cinco)*. Uma vez dado o início da operação do “pitstop”, fica proibida a substituição dos integrantes até o final do mesmo. Salvo uma situação de contingência, motivado por acidente, onde algum integrante fique impossibilitado de atuar.
- b) A única atividade de um (1) único dos *cinco (5)* integrantes habilitados para o pit stop será a sinalização do local da parada do carro, na área de trabalho.
- c) Um (1) único integrante dos *cinco (5)* habilitados para o pit stop, fará o abastecimento de combustível do carro e somente após a finalização, irá

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

conectar, acionar e liberar a válvula do “airjack” (macaco pneumático). Este integrante, após a execução das suas atribuições primárias (abastecer e elevar o carro se necessário), poderá exercer outras funções, mas não assumindo atribuições específicas de um outro integrante.

- d) Um (1) único dos *cinco (5)* integrantes poderá operar uma única máquina pneumática (homologada) para troca dos pneus. Na eventual falha da máquina pneumática a mesma poderá ser substituída com a operação em curso. Este integrante ainda poderá levar, fixar remover rodas e participar dos serviços de manutenção e reparos do carro quando necessário.
- e) Um (1) integrante dos *cinco (5)* habilitados para o pit stop, definido como “multifunção” estará livre, para exercer outras funções não especificadas acima, como operar ventiladores, levar, fixar ou remover rodas do carro ou da área de trabalho.
- f) *Um (1) integrante dos cinco (5) habilitados será definido como o “5º Elemento”, onde a sua atribuição estará restrita em auxiliar o “abastecedor”, dando suporte ao galão após este estar conectado e recebe-lo ao final da operação de abastecimento.*
- g) Os *cinco (5)* integrantes envolvidos na operação de pit stop, deverão usar obrigatoriamente braçadeiras no antebraço, de diferentes cores, que irão definir qual será atribuição de cada integrante, para que sejam identificados pelos comissários.
- h) A sequência operacional do “pit stop” consiste em: **Primeiro** abastecer o carro de combustível, quando necessário. **Somente após desconectar do carro a válvula do tanque**, será permitido acionar os macacos pneumáticos. Ao final da eventual troca de pneus, *ficam liberados* os serviços de manutenção quando necessário. O integrante “multifunção”, o operador da pistola pneumática e o operador do abastecimento/“airjack”, serão os únicos habilitados a exercer qualquer serviço de manutenção no carro.
- i) **Quanto ao posicionamento dos integrantes:** Antes da parada do carro, o integrante que sinaliza a posição do carro e o abastecedor estarão na área de trabalho, os demais integrantes deverão estar atrás da faixa vermelha (paralela a frente ao box) definida como “pit lane”. O acesso dos integrantes ao lado externo do carro (lado oposto ao box), se fará obrigatória por trás do carro.



- j) Qualquer violação dos itens deste artigo resultará em uma penalidade de 10 segundos somados ao tempo final de prova, e mais multa de 20 UP's para equipe infratora.
- k) Todos os integrantes da equipe, que neste caso de pit stop serão no máximo cinco (5), deverão estar usando o equipamento de segurança completo durante o procedimento.
- l) *Todos os profissionais (representantes de mídia, fotógrafos, agentes de segurança, etc.) envolvidos com evento e que necessitam estar no pit lane, na área de trabalho em frente os boxes das equipes, nos treinos livres, classificatório e provas, deverão usar equipamento de segurança completo. Os integrantes das equipes que ficam junto ao pit wall e não acessam a área de trabalho de pit stop, não são obrigados a cumprir as prescrições de vestuário completo.*
- m) Somente os cilindros de nitrogênio, torre com as máquinas de troca de pneus e sua mangueira poderão ficar na linha de limite de Box, demais equipamentos deverão ficar dentro do Box.

Art. 5.4 - Na ocorrência de um carro deixar sua área de parada de box conectado com algum elemento não pertencente originalmente ao carro, o piloto deverá parar imediatamente na área indicada ao lado da saída de box. A equipe poderá retirar o(s) elemento (s) estranho (s) e, após avaliação e liberação dos Comissários Técnicos, poderá retornar à prova. Caso algum carro ultrapasse a faixa de saída de box, com algum elemento conectado, este deverá retornar imediatamente aos boxes, para manutenção, independente do elemento já ter se soltado do veículo e avaliação dos Comissários Técnicos e liberado se estiver em condições, podendo retornar à prova.

Art. 5.5 - O vazamento de combustível na pista durante as provas deverá ser tratado como item de segurança, devendo o carro ser encaminhado para o seu box e solicitado a presença de um Comissário Técnico para vistoria.

Art. 5.6 - As manutenções mais demoradas, durante as provas, deverão ser realizadas dentro da garagem do box.

Art. 5.7 - As provas não serão paralisadas por causa da chuva, exceto no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova.

Art. 5.8 - O final das provas será definido pela apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP).

Art. 5.9 – Proibido o aquecimento de pneus durante todo evento, exceto se explicitamente permitido pelo Regulamento Particular da Prova.

Art. 5.10 - *Os procedimentos apontados abaixo deverão ser observados após o final da primeira prova e início da segunda:*

- a) *Ao final da primeira prova os carros que receberem a bandeirada, passando pela frente do PSDP, deverão diminuir a velocidade e seguir o safety car. Já com os carros agrupados haverá inversão dinâmica dos 10 primeiros colocados. Onde o vencedor deverá mover se para décima posição, o segundo colocado deverá mover se para nona posição, o terceiro colocado ocupará a oitava posição e assim sucessivamente até o décimo colocado da primeira prova estar na primeira posição, para a largada da segunda prova. Do décimo primeiro colocado da 1ª prova até o último colocado, todos deverão manter a mesma posição, para largada da 2ª prova.*
- b) *Os carros que pararem na pista ao longo da primeira prova, após a finalização da mesma, **não obrigatoriamente** serão resgatados. Porém havendo a condição técnica e de segurança o diretor de prova poderá requerer o resgate. Carros resgatados poderão realizar trabalhos de manutenção e deverão largar do box.*
- c) *Os carros que já estiverem dentro do box e que não receberam a bandeirada final da primeira prova, poderão concluir os trabalhos de manutenção e deverão largar do box.*
- d) *Fica a critério dos comissários técnicos a realização, a qualquer tempo, de qualquer verificação que julgarem necessárias nos carros.*

Parágrafo único: *A penalização para o carro/piloto que viole alguma das condições do artigo 5.10 será a exclusão da segunda prova e multa de 20 (vinte) UP's. Em virtude das circunstâncias ocorridas durante a violação, outras penalizações poderão ser aplicadas a critérios dos Comissários Desportivos.*

Da Entrada do Pit, Pit Lane e Saída do Pit

Art. 5.11 – *Será designada como “zona de entrada do pit” a seção da pista formada entre*

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

a faixa transversal definida como “Safety Car Line 1” e a faixa do início do pit lane (início do controle de velocidade).

Art. 5.12 – Será designada como “zona de saída do pit” a seção da pista formada entre a faixa da saída do pit lane e a faixa transversal, agora definida como “Safety Car Line 2”.

Art. 5.13 – Uma marcação divide o pit lane em toda sua extensão na frente dos boxes em duas pistas, onde a pista mais próxima do box é designada como a faixa de trabalho e a pista mais próxima do “pit wall” é designada como a faixa rápida. A definição exata e os limites entre a faixa rápida e a faixa de trabalho em cada autódromo serão abordados no briefing.

Parágrafo primeiro: Os carros podem usar a faixa rápida somente quando o piloto estiver dentro do mesmo, sentado em sua posição normal e com motor ligado.

Parágrafo segundo: Nenhum trabalho pode ser realizado no carro na faixa rápida, com exceção de uma prova que seja suspensa e o diretor de prova determine que os carros parem no pit lane, na faixa rápida. Em qualquer dos casos, nenhuma peça e/ou ferramenta pode ser deixada na referida faixa e todo e qualquer reparo deve ser autorizado pelo comissário técnico.

Art. 5.14 – Durante o evento da categoria suporte, por motivo de segurança, não será permitido que carros da Stock Car circulem pelo pit lane.

Art. 5.15 – É de responsabilidade do piloto e de sua equipe ao deixar a faixa de trabalho e acessar a faixa rápida do pit lane, não colocar em perigo os demais pilotos. O simples fato de um piloto ter que frear, já estando na faixa rápida, a fim de evitar uma colisão traseira com um piloto que acabou de sair na sua frente, não é considerado como atitude faltosa. Contudo, não será permitido sair da faixa de trabalho para a faixa rápida se neste momento já existir uma sobreposição com outro carro na faixa rápida. Com as diferentes configurações dos pit lanes e autódromos, o diretor de prova irá acrescentar mais detalhes nos briefings, sobre a conduta correta abordada neste artigo.

Art. 5.16 – A conformidade com as prescrições de segurança acima citados para entrar e sair do pit lane será observada pelos comissários, sendo penalizados aqueles que infringirem tais determinações.

Art. 5.17 – As penalidades para condução perigosa na área do pit lane serão:



- I. Durante o treino livre, o piloto será advertido;
- II. Durante o treino classificatório, o piloto perderá 3 (três) posições no grid de largada;
- III. Caso o incidente seja na prova, o piloto será penalizado com um drive through e a equipe do piloto infrator será penalizada com uma multa de 20 (vinte) UP's.
- IV. Caso o incidente seja na prova e constatado após a finalização da mesma, os comissários atribuirão penalidade em tempo ao infrator.

Art. 5.18 – Da faixa com a sinalização da entrada do “pit lane” até a faixa da saída do pit a velocidade máxima permitida será de 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora), que será controlada por sensores da cronometragem e/ou por radares moveis de velocidade. Manter velocidade abaixo do limite estabelecido desnecessariamente, poderá acarretar avaliação pelos Comissários Desportivos e consequente penalização de acordo com o CDA/CBA 2021.

Parágrafo único: As penalidades para infração da velocidade máxima serão:

- I. Durante os treinos livres, o piloto perderá 5 (cinco) minutos no treinosubsequente;
- II. Durante a classificação, o piloto será penalizado com a perda de 3 (três) posições no grid de largada;
- III. No decorrer da prova, será aplicado um “drive through”.
- IV. Infração no decorrer da prova, mas sem tempo hábil para o drive through, será aplicado a penalidade em tempo.

Da Comunicação Carro/Box

Art. 5.19 – É permitida sinalização através de placas e comunicação verbal através de rádio.

Do Carro Reserva

Art. 5.20 – Após o início dos treinos livres oficiais, fica proibido o uso de carro reserva e/ou troca do chassi.

Da Pontuação

Art. 5.21 - A pontuação do campeonato será atribuída aos pilotos e equipes conforme descritivo abaixo:

Etapa			
1ª Prova (Pontuação A)		2ª Prova (Pontuação B)	
A		B	
Colocação	Pontuação	Colocação	Pontuação
1º	30	1º	24
2º	26	2º	20
3º	22	3º	18
4º	19	4º	17
5º	17	5º	16
6º	15	6º	15
7º	14	7º	14
8º	13	8º	13
9º	12	9º	12
10º	11	10º	11
11º	10	11º	10
12º	9	12º	9
13º	8	13º	8
14º	7	14º	7
15º	6	15º	6
16º	5	16º	5
17º	4	17º	4
18º	3	18º	3
19º	2	19º	2
20º	1	20º	1
Treino Classificatório			
	Pontuação		
Pole Position	2		

Do Piloto Campeão

Art. 5.22- Ao final da penúltima etapa, todos os pilotos terão descartadas as (4) quatro piores pontuações (N-4). Os pilotos poderão descartar a prova de que não participaram. O piloto campeão será aquele que obtiver o maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.21), após efetuar o descarte das (4) quatro piores pontuações, antes do início da última etapa.

Da Equipe Campeã

Art. 5.23- As equipes serão formadas por um mínimo de 1 (um) e máximo de 2 (dois) carros. Os pontos obtidos pelo (s) carro (s) será o resultado de cada etapa. Será declarada equipe campeã aquela que somar o maior número de pontos (conforme tabela 5.21), considerando todas as provas do campeonato, mas aplicando o descarte das piores pontuações da Equipe em quatro provas (N-4), antes do início da última etapa.

Do Critério de Desempate

Art. 5.24 - Observando somente a primeira prova de cada evento, o desempate para o campeonato de pilotos e equipes se fará considerando o maior número de vitórias. Persistindo o empate, o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente nas colocações válidas subsequentes.

Da Classificação

Art. 5.25 - Não pontuarão no campeonato os carros que cobrirem menos de 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas cobertas pelo vencedor (arredondado para baixo).

Art. 5.26- A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial a divulgação dos novos resultados será realizada pela CBA.

6 – DO BRIEFING

Art. 6 - O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, sendo obrigatória a presença de todos os pilotos e, tão somente, 1 (um) representante da equipe. Atendendo protocolos de saúde, o briefing também poderá ser realizado por vídeo conferência.

Parágrafo Único: A critério do Diretor de Prova, o Briefing poderá ser feito por escrito.

Art. 6.1 - Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.

Art. 6.2 - Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.

7 - DOSTREINOS

Art. 7 - A participação nos treinos é exclusiva dos veículos, pilotos e equipes inscritos na prova, sendo vedada a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos que não os especificamente inscritos e vistoriados para sua participação.

Dos Treinos Extras

Art. 7.1 - Caso haja treinos extras, estes serão realizados com datas, locais e

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

regulamentação específica, e, tão logo sejam definidos pela empresa promotora, deverão ser informados oficialmente com antecedência às equipes e à CBA.

Art. 7.1.1 - Poderão ser realizados Treinos Extras a critério da empresa promotora, nas seguintes condições:

- I. Circuito utilizado pela primeira vez pela categoria;
- II. Circuito cujo traçado foi modificado de forma substancial;
- III. Em circunstâncias atípicas por decisão da Direção de Prova.

Dos Treinos Livres Oficiais

Art. 7.2 - A formatação dos treinos livres oficial estará prevista no Regulamento Particular da Prova. Os treinos livres oficiais serão separados em dois grupos e ficará a critério da equipe escolher com qual carro participar, observando que um mesmo carro não poderá participar dos dois grupos.

Parágrafo único: A penalização para os pilotos/equipes que infringirem esta determinação será a exclusão no treino subsequente, se for outro treino livre oficial. Caso o próximo treino for o classificatório a penalização será de 3 (três) minutos, além de multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 7.3 - O Diretor de Prova pode decidir por prolongar o tempo do treino após uma interrupção.

Parágrafo Único: Os Comissários Desportivos, a seu critério, poderão punir os pilotos que provocarem a bandeira vermelha nos treinos livres com a perda de 10 (dez) minutos no treino seguinte ou a perda da melhor volta no treino classificatório.

Art. 7.4 - Se um carro apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá ser removido para os boxes pelo resgate para ser reparado e voltar à pista.

Art. 7.5 - O intervalo entre o término do Treino Livre e o início do Treino Classificatório não poderá ser inferior a 1 (uma) hora.

Do Treino Classificatório

Art. 7.6 - O treino classificatório seguirá o formato previsto no RPP. Todos os carros deverão estar posicionados fora do box a 45º, dez minutos antes do início do Q1. Caso



não seja possível o cumprimento desta regra a equipe deverá solicitar tempo adicional aos comissários técnicos, sob pena de exclusão do treino classificatório.

Qualifying 1 – Q1

Art. 7.6.1 - Todos os pilotos inscritos participam desta sessão, que será dividida em dois grupos e terá duração de 8 (oito) minutos cada. A sessão do grupo 1 (um) tem início com participação dos quinze pilotos melhores classificados no respectivo campeonato e a na sequência vem o grupo 2, com os demais pilotos inscritos no evento, salvo outro formato definido no RPP.

Art. 7.6.1.1 - Excepcionalmente no primeiro evento, o grupo 1 (um) terá 15 (quinze) vagas a serem preenchidas pelos pilotos melhores classificados no campeonato de 2020. Concluído o Q1 os 15 pilotos mais rápidos passam para o Q2, e fica configurada a posição do grid de largada do 16º até último colocado, salvo outro formato definido no RPP.

Qualifying 2 – Q2

Art. 7.6.2 – Participam do Q2 os 15 (quinze) pilotos classificados no Q1. O Q2 será realizado em sessão única, com duração de 8 minutos, onde serão definidos os seis primeiros colocados que passarão para o Q3 e do 7º ao 15º colocado do grid, salvo outro formato definido no RPP.

Qualifying 3 – Q3

Art. 7.6.3 – *Participam do Q3, os 6 (seis) pilotos melhores classificados no Q2.*

O Q3 será realizado em sessão única, com duração de 8 minutos, onde serão definidos os seis primeiros colocados do grid de largada. Salvo outro formato definido no RPP.

Parágrafo primeiro: *Na eventualidade de um piloto classificado para o Q3, não completar no mínimo uma volta cronometrada válida, o mesmo será penalizado em 5 posições no grid de largada.*

Parágrafo segundo: Caso um ou mais pilotos possuam tempos iguais, o desempate será feito pela ordem de obtenção dos tempos.

Parágrafo terceiro: *ao final do treino classificatório da etapa, o piloto mais rápido será*

bonificado com 2 pontos, que serão somados ao resultado que o mesmo possa vir a ter na primeira prova. Desta forma a soma dos pontos da bonificação da “pole position” mais a pontuação da 1ª Prova, será considerado o resultado final da prova em questão e será contabilizado para o campeonato de pilotos e equipes, e igualmente estará passível ao descarte.

Art. 7.6.4 -Durante todas as sessões do treino classificatório não será permitida troca, rodízio, aquecimento e/ou resfriamento de pneus, sob pena de exclusão, exceto:

- I. Casos em que o Comissário Técnico, visando à segurança, poderá determinar a troca de, no máximo, dois pneus. Esta substituição será feita por outros pneus usados da equipe, lacrados para a etapa;
- II. Ao final de cada sessão do treino classificatório Q1 ou Q2, caso ocorra alteração climática, decretada pelo Diretor de Prova, está autorizada a troca dos pneus “slick” seco, para pneus de chuva, ou de pneus de chuva para seco, estando permitidos os ajustes no carro, tão somente, para a nova condição.

Art. 7.6.5 - Durante as sessões, e nos intervalos dos treinos classificatórios, os carros só poderão entrar na garagem (box) com autorização dos Comissários Técnicos. Será permitido somente o controle de pressão e temperatura dos pneus, ajustes de asa traseira, ventiladores para refrigeração de componentes que podem sofrer danos com altas temperaturas e/ou por superaquecimento e leitura do sistema de aquisição de dados (“PI”). Fica proibido o abastecimento de combustível durante o treino classificatório.

Parágrafo único: As equipes/pilotos que não atenderem o descrito acima serão excluídas do treino classificatório.

Art. 7.6.6 - Durante todo o treino classificatório todos os carros participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.7 - *Em caso de bandeira vermelha, com menos de 3 minutos para encerramento das sessões Q1, Q2 ou Q3, o cronômetro retornará para 3 minutos na regressiva quando reiniciar a sessão. Este procedimento acontecerá uma única vez por sessão.*

Art. 7.6.8 - Se um carro apresentar problemas técnicos durante a Classificação deverá ser retirado pelo resgate apenas se estiver em situação de risco, e será colocado em um lugar seguro, de onde poderá retornar aos boxes somente ao término da sessão.

Art. 7.6.9 - Durante o Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.10 - Não serão admitidos protestos e/ou reclamações por possíveis prejuízos ou benefícios de qualquer piloto sobre o critério regulamentar ou sobre as condições climáticas e/ou da pista durante todo o transcurso do Treino Classificatório.

Art. 7.6.11 - O piloto que durante o treino classificatório prejudicar o desempenho de outro concorrente poderá ser penalizado com uma advertência, perda da melhor volta ou a exclusão do treino classificatório, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.12 - As irregularidades técnicas ocorridas durante o Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos, estando o piloto infrator proibido de continuar participando do Treino Classificatório e penalizado ao pagamento multa de 50 (cinquenta)UP's.

Art. 7.6.13 - Se na opinião dos Comissários Desportivos a paralisação do treino foi causada deliberadamente por um determinado piloto, este poderá, a critério dos Comissários Desportivos, perder a melhor volta ou ser excluído do treino classificatório.

Art. 7.6.14 - Se mais de um piloto não conseguir registrar um tempo de volta no treino classificatório, eles serão posicionados no grid de largada observando a seguinte preferência entre eles:

- I. Primeiro - o piloto que deu início a volta válida;
- II. Segundo - o piloto que sai do pit lane e ingressa na pista;
- III. Terceiro - o piloto que não sai do pitlane;
- IV. *Se ambos os pilotos não saírem do pit lane, fica melhor posicionado aquele que fez a inscrição primeiro.*

Art. 7.6.15 - Uma vez o posicionamento dos pilotos seja estabelecido conforme treino classificatório, as penalidades referentes ao grid de largada serão aplicadas observando a seguinte ordem:

- I. Primeiro - o piloto que penalizado pela troca de motor além do permitido;
- II. Segundo - o piloto que em eventos anteriores foi penalizado em um número de posições no grid de largada, para cumprir nesta prova em questão;
- III. Terceiro - o piloto que foi penalizado em um número de posições no grid no evento atual;
- IV. Quarto - o piloto que foi penalizado com a exclusão por irregularidade técnica.

Parágrafo único: Se existir mais de um piloto, em um mesmo item, com a mesma infração/penalidade, a posição do treino classificatório mais recente determinará a ordem entre eles.

Art. 7.6.16 - Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

Do Warm Up

Art. 7.7 - O Warm up somente será realizado quando constar no Regulamento Particular da prova, ou a critério do Diretor de Prova.

Dos Treinos Particulares e coletivos

Art 7.8 - Treinos particulares com carros que façam uso de qualquer componente de um carro de Stock Car são proibidos. Pontualmente a Empresa Promotora poderá, mediante prévia solicitação, liberar uso dos carros em ações promocionais e/ou filmagens. Já os coletivos serão programados pela empresa promotora e informados às equipes e CBA previamente.

Parágrafo único: Equipes e Pilotos que infringirem esta regra estarão suspensos por dois eventos, além da incidência de multa de 50 (cinquenta) UP's.

Treinos para piloto Rookie

Art 7.9 – Quatro sessões de treinos extras com duração de 30 minutos cada, estarão previstos para os pilotos Rookie. Os treinos serão realizados nos mesmos finais de semana dos eventos oficiais e a empresa promotora irá definir os autódromos e a programação correspondente.

8 - DA LARGADA E RELARGADA

Art. 8 - Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida, para um ou para vários competidores, partindo de um Grid, e pode ser:

- I. Lançada – os veículos devem estar em movimento no instante em que é dada a ordem para a partida. Neste caso o “Pole Position” deverá ocupar a posição de largada do mesmo lado do traçado da primeira curva;
- II. Parada – os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida.

Art. 8.1 – Relargada será em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento, em velocidade constante de até 80 Km/h. até a autorização dada através de bandeira verde, no PSDP e nos postos de sinalização concomitantemente salvo disposição em contrário definida no Briefing e/ou disposto no Regulamento Particular da Prova.

Do Grid de Largada

Art. 8.2 - Em se tratando da 1ª prova da etapa, o grid de largada será definido com base no treino classificatório.

Art. 8.2.1 - O grid de largada para a segunda prova será definido em função da inversão dos dez primeiros colocados da primeira prova, ou seja, o décimo colocado larga na primeira posição e o vencedor larga na décima posição, o segundo colocado larga na 9ª posição e assim sucessivamente como também descrito no **artigo 5.10.a**. Da décima primeira posição em diante segue a ordem de chegada da 1ª prova.

Art. 8.2.2– Quando da realização de duas etapas, em um mesmo final de semana de evento, o grid de largada, será definido em função do resultado do treino classificatório correspondente a cada etapa

Art. 8.2.3 - Caso haja posições em aberto no grid de largada após o fechamento do box o espaço deverá ficar vago, conforme artigo 116.3 do CDA

Art. 8.2.4 - Qualquer competidor cujo carro estiver impossibilitado de largar deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box.

Art. 8.2.5 - Procedimento de box aberto para a formação do grid de largada, estará previsto no Regulamento Particular da Prova.

Dos Procedimentos de Largada

Art. 8.3 - Além do definido neste artigo, o procedimento de largada obedecerá ao disposto no Regulamento Particular da Prova.

Art. 8.3.1 - A abordagem para indicar o início de uma prova será anunciada por painéis de 10 (dez) minutos, 5 (cinco) minutos, 3 (três) minutos e 1 (um) minuto, onde cada um dos painéis será acompanhado por um sinal/aviso sonoro.

Parágrafo único: Somente dois (2) integrantes para cada carro e mais o Chefe de **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**



Equipe, poderão acessar o grid. Estes devidamente identificados com braçadeiras fornecidas pela organização, que deverão estar presa no antebraço dos mesmos. Após sinalizado 5 (cinco) minutos para o início da volta de apresentação, todos deverão deixar o grid de largada, com exceção dos oficiais da CBA e de um integrante do staff técnico de cada carro. Quando a sinalização de 3 (três) minutos for exibida, todos os carros no grid deverão estar no solo, com rodas fixas, e não poderão ser suspensos novamente, bem como e nenhuma intervenção mecânica, à exceção da fonte de energia elétrica externa, que será permitida.

Art. 8.3.2 - A infração à regra quando da sinalização de 3 (três) minutos, qual seja proibida a intervenção mecânica no carro, resultará na penalidade de um drive through, logo após autorizada a largada, durante a prova.

Art. 8.3.3 - Após a sinalização de 1 (um) minuto, os motores deverão ser acionados e os integrantes remanescentes deverão deixar o grid de largada. Se algum piloto for incapaz de dar início à prova deverá acionar o pisca-alerta. Neste caso, a bandeira amarela será agitada próximo ao carro para alertar aos demais pilotos.

Art. 8.3.4 - Se a pista estiver molhada, o Diretor de Prova poderá determinar condição de chuva podendo dar a largada com o "Safety Car". O Diretor de prova dará esta informação através do sistema oficial de mensagens. O início da prova será configurado quando o primeiro colocado passar pela primeira vez na linha quadriculada de largada/chegada, ou, excepcionalmente, em outro local que deverá ser informado no RPP. A escolha do tipo do pneu passa ser uma prerrogativa exclusivamente da Equipe.

Art. 8.3.5 - Se o início da prova é iminente e, na opinião do Diretor de Prova, o volume de água na pista é tal que não oferece segurança mesmo com pneus de chuva, o início pode ser atrasado, sendo exibido o *painel de LARGADA ATRASADA*. Informações sobre a duração estimada do atraso e/ou a nova hora de início serão dadas através do sistema oficial de mensagens. O procedimento de início de prova recomeçará com a *sinalização* de 10 (dez) minutos.

Art. 8.3.6 - Se começar a chover após a sinalização de 5 (cinco) minutos e antes da largada da prova, e, na opinião do Diretor de Prova, as equipes devem ter que trocar os pneus, será apresentada a bandeira vermelha na linha de largada. O procedimento será reiniciado quando houver condições, e a contagem reiniciará a partir da *sinalização* de 10 (dez) minutos.

Art. 8.3.7 - As ultrapassagens na volta de apresentação somente serão permitidas se um

carro demorar a partir quando estiver deixando sua posição no grid e os demais que ficarem atrás dele não puderem evitar ultrapassá-lo. Este carro que se demorou a sair para a volta de apresentação somente poderá voltar à sua posição original se ainda existirem carros atrás dele que não tenham passado pela linha de largada ou, caso contrário, deverá largar na última posição do grid.

Art. 8.3.8 - Qualquer piloto que seja incapaz de iniciar a volta de apresentação deve sinalizar ativando o pisca alerta. Assim que todos os demais *veículos* passarem, inclusive os *veículos* oficiais de resgate, um membro da equipe poderá tentar corrigir o problema, utilizando uma bateria auxiliar. Não é permitido empurrar o carro. Após o problema solucionado, o piloto poderá voltar na última posição para largar. Se o carro com problema não conseguir sair, será resgatado para o pitlane. O carro com problema poderá ser reparado e voltar para a pista após a largada.

Art. 8.3.9 - Os carros devem aproximar-se do corredor de largada a uma velocidade constante, a ser definida no Regulamento Particular da Prova, em duas filas paralelas, conforme instruções no briefing, que deverá também ser entregue impresso, com protocolo, aos pilotos.

Art. 8.3.9.1 - *Ao aproximar-se da largada as duas filas de carros devem estar juntas às faixas ao centro da pista. Qualquer carro que se afaste ou passe sobre as faixas de referência poderá ser punido. Na eventualidade da ausência de um carro para largada, esta posição/espaço deverá ser preservada pelo carro que venha logo atrás.*

Parágrafo primeiro: Qualquer violação e/ou não conformidade com as disposições contidas neste artigo poderá ser punido com um drive through para o piloto infrator.

Parágrafo segundo: Como previsto pelo CDA, na seção VII, Art.118.1.1 – Independente dos incidentes que possam ocorrer após a largada, a prioridade de análise será a Queima de Largada, devendo ser informada a Equipe e Piloto infrator até o fechamento da 5ª volta, no máximo.

Art. 8.3.10 - Para circuitos onde a largada é aplicada na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização De Prova) o cronômetro de início da prova será acionado após a volta de apresentação, no momento em que o 1º colocado do grid de largada passar pelo PSDP.

Art. 8.3.11 - Se mais de um carro necessitar largar do box, o posicionamento entre eles deverá respeitar a colocação dos mesmos no grid de largada.



9 - DO PARQUE FECHADO

Art. 9 - Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários da CBA, e compreende toda área de pit lane, box e grid de largada. Mais detalhes poderão constar do RPP.

Art. 9.1 - *Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do treino classificatório e após a segunda prova deverão se dirigir imediatamente ao Parque Fechado, sob pena de desclassificação. Os veículos que permanecerem na pista por problemas técnicos ou acidentes deverão ser resgatados, pela equipe de resgate, e encaminhado ao Parque Fechado.*

Parágrafo único: Será permitida a leitura da pressão dos pneus e dados do PI após os treinos classificatórios e provas.

Art. 9.2 - *Caso um piloto/equipe retire seu carro do Parque Fechado, antes do tempo determinado, e sem autorização dos Comissários Técnicos, será desclassificado, bem como perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova.*

10 - DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 10 – A vistoria técnica inicial dos carros será realizada em horário e data a serem definidos através do Regulamento Particular da Prova.

Parágrafo único: Não poderá participar do evento o piloto que não teve seu equipamento de segurança e carro vistoriados.

Art. 10.1 - Os carros não poderão estar na pista, em qualquer momento, sem as seguintes partes:

- I. Para-choque dianteiro, capô dianteiro, para-brisa dianteiro, portas dianteiras. Estas peças deverão estar montadas no carro em condições que exerçam suas funções principais;
- II. Caso haja peças com possibilidade clara e eminente de desprendimento que possam causar situações de risco/acidente pela interpretação dos comissários, o carro poderá ser chamado à *box* para manutenção.

Art. 10.2 - Os carros deverão possuir e apresentar um Passaporte Técnico onde os Comissários anotarão todas as ocorrências necessárias. Este passaporte será fornecido

pela empresa promotora e será parte integrante dos itens obrigatórios do carro.

Art. 10.3 - Abaixo estão especificadas as Vistorias Complementares a serem realizadas pelo Comissário Técnico:

- I. Verificar a elegibilidade do carro de um competidor a qualquer momento do evento;
- II. Determinar que um carro seja desmontado pelo competidor para se assegurar de que as condições de elegibilidade ou conformidade estão plenamente satisfeitas;
- III. Determinar que um competidor forneça a eles as peças ou amostras que considerem necessárias;
- IV. Todo carro que, após aprovado pelos Comissários Técnicos, vier a ser desmontado e/ou modificado de forma que possa afetar sua segurança ou que coloque em dúvida sua elegibilidade, ou, ainda, que se envolver num acidente com similares consequências, deve ser reapresentado para uma nova Vistoria Técnica.

Art. 10.4 - A Direção de Prova poderá determinar que qualquer carro envolvido em acidente seja parado e verificado.

Art. 10.5 - As verificações e a Vistoria técnica serão realizadas em local determinado e só terão acesso as pessoas autorizadas.

Art. 10.6 - A análise de combustível será realizada de acordo com solicitação dos Comissários Técnicos, atendendo o determinado no Regulamento Técnico do Campeonato.

Art. 10.7 – Para análise do combustível serão utilizados equipamentos definidos pela empresa que o fornecer. Quando verificada alguma desigualdade das amostras recolhidas em relação à amostra padrão do combustível fornecido, o piloto/equipe será punido conforme segue:

- I. Se a análise for realizada após o treino classificatório, o piloto perderá sua posição no Grid de largada e deverá largar na última posição;
- II. Se a análise for realizada após a Prova, o piloto e a equipe serão desclassificados;
- III. Em ambos os casos o resultado do teste é soberano.

Art. 10.8 - Todas as irregularidades técnica e/ou desportiva constatadas serão informadas imediatamente também à empresa promotora do campeonato, que poderá fazer a divulgação do fato às demais equipes ou, ainda, à imprensa.

Art. 10.9 - Caso seja necessário, os comissários técnicos poderão solicitar alguma análise externa em peças e/ou equipamentos do carro a empresas e/ou institutos determinados



pela CBA.

Art. 10.10 - *Quanto a irregularidade for na altura mínima do carro, a penalização ao carro, seguirá um escalonamento, diante do nível da infração.*

A. *Quando a altura mínima infringir em até 2,00mm.:*

No treino classificatório, perda de 10 posições no grid de largada.

Na prova, adição de 20 segundos ao tempo total do piloto em questão.

B. *Quando a infração superar os 2,00 mm. a penalização será a desclassificação da etapa (1ª e 2ª prova).*

Da Pesagem Piloto/Carro

Art. 10.11 - *Os veículos devem cumprir com peso mínimo obrigatório em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto em questão será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.*

Art. 10.11.1 - *Todos os pilotos inscritos no Campeonato serão pesados utilizando seu equipamento completo de prova em cada evento.*

Art. 10.11.2 - *A pesagem obrigatória dos pilotos deverá ser realizada após finalizada sua participação no treino classificatório, no box dos Comissários Técnicos, em equipamento oficial de pesagem. O piloto que não comparecer para a pesagem obrigatória, no horário estipulado pela programação oficial, será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.*

Art. 10.11.3 - *Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância de qualquer natureza poderá ser adicionada ou retirada do carro, após o treino classificatório ou prova, estando o carro em regime de parque fechado.*

11 – DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 - *Todos os carros participantes deverão estar equipados com sensores para aquisição dos tempos para a cronometragem devidamente instalados conforme descrito no regulamento técnico da categoria.*

Parágrafo primeiro: *É de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento do*



“transponder” da cronometragem. Na falta do registro do tempo da volta, nos treinos de “shakedown” ou livres, as Equipes dos carros correspondentes serão informados pela direção de prova e deverão parar imediatamente no box para corrigir o problema. Se a falta do registro dos tempos de volta ocorrer em provas e/ou treino classificatório, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

Parágrafo segundo: Caso seja constatado o não funcionamento do equipamento “transponder” e, no entendimento dos comissários, tenha ocorrido tentativa de fraude, o carro será excluído do treino, sem prejuízo de outras penalizações que estarão a cargo dos comissários desportivos.

Art. 11.1 - A cronometragem fará uso de equipamento próprio de captação de imagem, com alta resolução e alta velocidade, na linha de chegada. O resultado da imagem será considerado fato inquestionável.

12 – DA PREMIAÇÃO

Art. 12 - Serão entregues troféus aos três primeiros colocados (pilotos) e a equipe do piloto vencedor a cada prova.

13 - DO PÓDIO

Art. 13 – O pódio das provas será formado com os pilotos que finalizaram a prova em 1º, 2º e 3º lugar e um representante da equipe do carro vencedor. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, além de seguir os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias. Imediatamente após o pódio, deverão ficar disponíveis para entrevistas de televisão e uma coletiva de imprensa em local assim designado. O protocolo será definido pelo RPP.

Parágrafo único: Para os pilotos subirem ao pódio, para receber o seu troféu, é obrigatório o uso do boné a ser definido e fornecido pela Empresa Promotora.

14 – DA PUBLICIDADE

Art. 14 - Todos os carros e macacões dos participantes do Campeonato deverão possuir áreas reservadas para a publicidade obrigatória, como consta no Contrato de Credenciamento da equipe e do piloto com a Empresa Promotora.

Parágrafo primeiro: A publicidade conflitante será tratada separadamente com a **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

Empresa Promotora.

Parágrafo segundo: É de absoluta responsabilidade dos competidores, preservarem em perfeito estado os logotipos de uso obrigatório.

Art. 14.1 - É proibido o uso da seguinte publicidade:

- I. Política;
- II. Racista em quaisquer de suas formas;
- III. Religiosa.

15 – DAS PENALIZAÇÕES

Art. 15 - *Na hipótese de incidentes ocorridos durante a 1ª prova, envolvendo qualquer uma das posições dos competidores, estes poderão ser colocados "sob investigação". As possíveis análises e penalizações de incidentes referentes a primeira prova, que não sejam possíveis de serem avaliadas e/ou aplicadas durante o transcorrer ou o término da mesma, por falta de informações para sua conclusão, sendo necessário uma penalização ou não, serão levadas para análise e finalização após o término da segunda prova, sendo priorizadas pelos Comissários Desportivos.*

Parágrafo Único: *Possíveis penalizações que forem aplicadas após a segunda prova, referente aos classificados na inversão de Grid de largada da segunda prova, terão sua execução no resultado da primeira prova, sem afetar qualquer resultado obtido na segunda prova, mesmo que essas penalizações viessem a interferir na montagem do Grid da segunda prova.*

Art. 15.1 - Na vistoria técnica realizada imediatamente após o treino classificatório ou prova(s), caso seja constatada alguma irregularidade técnica em algum carro, contrariando o Regulamento Técnico, o piloto/equipe será desclassificado do treino classificatório.

Caso a irregularidade for constatada após as provas o piloto será desclassificado da Etapa.

Art. 15.2 - No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos julgados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 15.3 - O piloto e equipe punidos com desclassificação, perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem, pela colocação alcançada.

Art. 15.4 - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



a prova, nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regramento disposto no CDA 2021.

Art. 15.4.1 - Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada, para ser cumprida durante a janela, esta deverá acontecer no momento da parada do carro e a equipe não poderá realizar nenhuma manutenção ou qualquer outra atividade no carro até que a pena seja cumprida.

Art. 15.4.2 - *Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada após a janela do procedimento obrigatório, este tempo deverá ser acrescido ao resultado final da referida prova.*

Art. 15.5 - No caso de incidentes envolvendo dois ou mais carros e/ou na impossibilidade de aplicar a penalização imposta durante o transcorrer da prova, as penalizações serão atribuídas ao infrator (es) na primeira prova da etapa seguinte do Campeonato em que os mesmos venham participar e serão convertidas de acordo com os critérios abaixo:

- I. Advertência: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto já largará advertido;
- II. Drive Through: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto perderá 15 posições no grid de largada;
- III. Exclusão: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto largará em último no grid de largada.

Parágrafo único: O descrito acima não exime os pilotos e/ou equipes das multas previstas no CDA/CBA.

Art. 15.6 - Eventuais penalizações de etapas anteriores serão comunicadas durante o briefing.

DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 16- As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento.

Parágrafo único: Não serão admitidos Reclamações e/ou Recursos de penalizações já cumpridas.

Das Reclamações

As reclamações impetradas por escrito e dentro do prazo de 30 (trinta) minutos da publicação do resultado referente a primeira prova, serão julgadas após o término de segunda prova e com prioridade.

Art. 16.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2021.

Dos Recursos

Art. 16.2 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2021.

Art. 16.2.1 - Não serão admitidos recursos e/ou apelações contra decisões de penalização quanto as seguintes condutas:

- a) Penalização por manutenção irregular após a sinalização dos três (3) minutos, no grid de largada;
- b) Penalização por infração da equipe durante pit stop, com relação a número de integrantes e a função de cada um;
- c) A perda de posições no grid de largada no próximo evento, quando da impossibilidade de aplicar punições ao piloto durante o transcorrer da prova;
- d) Desclassificação por não atingir peso mínimo;
- e) Desclassificação por combustível irregular;
- f) Penalização por excesso de velocidade no pitlane.

17 - DO DOPING

Art. 17 - A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas, e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela ABCD/WADA/FIA, são estritamente proibidas.

Parágrafo único: Os infratores e aqueles que se recusarem ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas ABCD/WADA/FIA.

18 – DASEGURANÇA

Art. 18 - Pilotos, Equipes, Empresa Promotora, bem como todos os envolvidos com o

evento têm obrigação de zelar pela segurança dos competidores e do público em geral.

Parágrafo único: *Setores da pista com acidentes, problemas de segurança, eminência de risco, serão orientadas e/ou alertadas através de sinalização oficial, nos postos de sinalização, coordenada pela direção de prova e aplicada através painéis luminosos, bandeiras e placas.*

Art. 18.1 – Os pilotos estão proibidos de dirigir seus carros em direção oposta à direção da prova, exceto quando necessário para retirar seu carro de uma posição perigosa.

Art. 18.2 – Os pilotos, quando na condução de seus carros, deverão estar trajando sempre indumentária completa homologada FIA/CBA.

Art. 18.3 – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto.

Art. 18.4 – Poderá ser medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do carro pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do carro não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

Art. 18.5 – Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 18.6– *Os reparos no carro somente podem ser realizados nos boxes ou no Grid de Largada até antes da exibição da sinalização de 3 (três) minutos. Reparos na Pista são proibidos.*

Art. 18.7 – Cada equipe deverá providenciar um extintor de incêndio de 10 (dez) quilos em seu box, para cada um de seus carros.

Art. 18.8 – O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela cronometragem oficial.

Art. 18.9 – Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no pit lane, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

Art. 18.10 – Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar na exclusão do carro e do piloto na referida prova.



Art. 18.11 – Dentro dos boxes, todos os carros, com os motores acionados, deverão, obrigatoriamente, usar silencioso (abafador) na ponteira do escapamento. O não cumprimento desta norma acarretará uma multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 18.12 – Por motivo de segurança os carros deverão ter apenas uma única válvula de abastecimento de combustível, que deverá ser montada direcionada para dentro do box. Igualmente se aplica a válvula do "airjack", que controla o acionamento dos macacos pneumáticos, a mesma deverá estar posicionada do mesmo lado em que a válvula de abastecimento de combustível estiver.

Art. 18.13 – Durante todas as atividades de pista, box aberto, somente 3 (três) integrantes por carro poderão estar nas tendas de cronometragem, devidamente identificados com braçadeira. No caso de infração a este artigo, será aplicada penalização de multa de 20 (vinte) UP's e perda da credencial.

Art. 18.14 – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em conjunto com a CBA. As solicitações devem ser encaminhadas por escrito. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 18.15 – A qualquer momento do evento fica proibido:

- a) A utilização de painéis, tapumes, cortinas ou qualquer elemento na frente das garagens de box (face do pit lane) que venham obstruir a livre inspeção visual dos comissários.
- b) Proibida a colocação de quaisquer dispositivos para trancar as portas traseiras de acesso aos boxes. Estas devem ser facilmente acessadas por brigadistas, bombeiros e agentes de segurança.
- c) Colocar capas, coberturas sobre qualquer elemento da carroceria (inclusive a asa) como também sobre elementos mecânicos do carro. As Capas de carro só poderão ser utilizadas quando solicitadas pelos comissários técnicos ou após o encerramento da manutenção dos carros (antes das equipes deixarem o autódromo).

Parágrafo único: Infrações cometidas relacionadas aos itens a), b) e c) resultará na perda de 10 minutos do próximo treino livre, de todos os carros da Equipe, quando estes vierem a participar. Além da multa que estará prevista no contrato de credenciamento.

Art. 18.16 *Quanto à funcionalidade do sistema de iluminação dos carros, as Equipes deverão colocar ênfase no pleno funcionamento, do farol, pisca alerta, luz de chuva e luz de freio. Além da vistoria inicial, os carros serão submetidos a uma nova inspeção no pré acesso ao grid da prova. Uma vez que os carros foram vistoriados e autorizados a acessarem o grid, qualquer falha subsequente, no sistema de iluminação não poderão ser chamados para o reparo bem como não acarretará qualquer punição, excetuando se, quando a falha for da luz de chuva.*

Todos os carros terão dois sistemas de iluminação para chuva (lanternas e o led central). Se a prova está em condição de chuva, onde a luz é solicitada para segurança de todos, cabe o Diretor de Prova determinar que o carro que não tenha pelo menos um sistema de luz de chuva operacional, que se dirija ao box para reparo.

19 - DA POTÊNCIA EXTRA

Art. 19 - A Stock Car dispõe de um controle eletrônico do motor que possibilita ao piloto dispor por alguns segundos de potência extra.

Parágrafo primeiro: A empresa promotora irá informar a CBA, quantos acionamentos cada piloto terá disponível para cada etapa, a duração do mesmo, o tempo de retardo do sistema e o percentual da abertura da admissão. Essa Informação deverá constar no Regulamento Particular da Prova.

Parágrafo segundo: *Com o propósito de melhorar as oportunidades de ultrapassagens durante as provas, o botão do acionamento da potência extra somente poderá ser pressionado após o piloto completar a primeira volta, depois da largada ou relargada.*

Art. 19.1. Os Pilotos que infringirem a regra do parágrafo segundo, do artigo 19 e a constatação da infração ocorrer ainda durante a prova, a penalização a ser aplicada será um “Drive Through”.

Caso a constatação ocorra somente após a prova durante o período da vistoria técnica, ou ainda na impossibilidade da aplicação do “Drive Through” durante a prova, aplicar-se-á como penalidade o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final da prova do piloto infrator.

Art. 19.2 - Na Prova Final serão analisados, imediatamente após a prova, antes do pódio, os seguintes veículos/pilotos nesta ordem:



- I. Vencedor da 1ª e 2ª Provas;
- II. Vencedor do campeonato (caso da Final);
- III. Os demais veículos/pilotos serão analisados na sequência.

Art. 19.3 – Após cada prova, a equipe tem como obrigação fornecer, de forma satisfatória, todos os dados do sistema de aquisição (PI) com as informações de utilização da potência extra. A falta desta informação, ou, ainda, a disponibilização da informação incompleta, será aplicada a mesma penalização relativa ao uso indevido da potência extra.

Art. 19.4 - Deverá ser instalada uma luz indicativa do uso da potência extra, de acordo com as orientações do Anexo Plataforma. A não instalação e/ou o incorreto funcionamento desta luz acarretará uma multa de 20 UP's.

20 - DO FAN PUSH

Do Objetivo

Art. 20 - *Esta ação tem como finalidade adicionar 1 (um) Push de Acionamento de Potência Extra aos participantes mais bem votados da etapa em questão.*

Quando da realização de duas etapas em um mesmo final de semana de evento, o Fan Push será aplicado somente para a segunda etapa programada.

Do Cadastro

Art. 20.1 - *Para efetuar o cadastro os participantes deverão acessar o site www.stockcar.com.br, onde constará todos os detalhes para participar da ação.*

Da Votação

Art. 20.2 - A votação será iniciada às 8:00 horas do Domingo que antecede o evento, tendo como base o calendário oficial da Stock Car 2021.

Parágrafo único: *a votação encerrará 45 (quarenta e cinco) minutos antes do horário da largada da primeira prova , segundo programação oficial do evento.*

Art. 20.3- Na impossibilidade de ser realizada a votação nas plataformas, por qualquer motivo, fica cancelada a ação do Fan Push na etapa em questão, sem direito a reclamações.

Dos Participantes

Art. 20.4 - Estão elegíveis todos os pilotos inscritos no Campeonato Brasileiro de Stock Car.

Parágrafo único: *Todos os pilotos são elegíveis ao “Fan Push” no primeiro e último evento. Os seis pilotos melhores votados para um dado evento ficam bloqueados para o próximo(evento).Exceção de pilotos que venham ter problema de força maior próprio, que os impeçam de participar da etapa. Estes pilotos voltam a participar da votação no evento seguinte.*

Da Apuração

Art. 20.5 - A soma dos pilotos mais votados será controlada pelo sistema e auditada por empresa *homologada*, com acompanhamento da CBA, logo após o encerramento do período de votação.

Parágrafo primeiro: em todas as etapas, 6 (seis) pilotos serão premiados com o Fan Push.

Parágrafo segundo: a auditoria será a única responsável, pelo acompanhamento da votação durante o período.

Art. 20.6- Em caso de empate, o piloto que primeiro atingir os pontos será considerado vencedor.

Da premiação

Art. 20.7- Os “Fan Push” serão carregados na formação do grid das provas habilitadas.

Art. 20.8- Apenas técnicos da empresa JL estão autorizados a adicionar o “Fan Push” nos carros vencedores.

Art. 20.9 - Na impossibilidade da utilização do “Fan Push” por qualquer motivo, os pilotos premiados não poderão utilizá-los em etapas posteriores.

Da Divulgação

Art. 20.10- A comunicação dos vencedores será de responsabilidade da empresa de Auditoria, via relatório fechado e assinado por responsáveis legais destinados a um membro da equipe do promotor do evento e a um Comissário Desportivo da votação, para divulgação e arquivado na Pasta da Prova.

Das Considerações Finais

Art. 20.11 - Eventuais ocorrências não previstas no artigo 20 e seguintes serão dirimidas por uma comissão formada por integrantes da empresa promotora, e da decisão desta não será possível a interposição de recursos e/ou reclamações.

Art. 20.12 - A participação nesta ação implica a aceitação total e irrestrita de todos os itens deste Regulamento pelos Participantes.

21 - DAS CÂMERAS ON BOARD

Art. 21 - Em todos os carros participantes é obrigatória a instalação de uma câmera onboard, conforme marca, modelos e especificações permitidas pelo Regulamento Técnico, para coleta de imagens dianteiras, durante os treinos livres, treinos classificatórios e a prova.

Art. 21.1 - *Todos os veículos deverão ter no mínimo uma câmera on board, voltada para frente sua imagem livre de qualquer obstrução por qualquer item dentro ou fora com a amplitude de imagem para a verificação dos movimentos do piloto em sua condução tanto do lado interno, ou externo em relação aos demais competidores. Seu posicionamento deverá ser aprovado pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos utilizando seu critério, sendo que esta(s) câmera(s) deverá(ão) estar à disposição da CBA em qualquer momento do evento brevemente assim que for solicitada.*

Art. 21.2 - As imagens gravadas em cartão de memória específico, devidamente lacrados, poderão ser requisitadas e utilizadas pelos Comissários Desportivos a qualquer momento durante o evento, independente de reclamações desportivas formalizadas pelos pilotos.

Art. 21.3 - Nos casos em que haja falha e/ou ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe estarão passíveis de penalizações.

Art. 21.4 - Não será permitido qualquer tipo de divulgação no plano da câmera onboard, espaço reservado para patrocinador da prova, exceto aos existentes no vestuário do piloto (macacão, capacete, sapatilha ou luvas).

Art. 21.4.1 – *Fica autorizada a instalação de câmeras para geração de imagens para a TV nos carros indicados pela Empresa Promotora, que regulamentará a colocação de*



publicidade no campo visual das mesmas no Contrato de Credenciamento, respeitando critérios de segurança com a aprovação dos Comissários Técnicos

22 - DOS EVENTOS PROMOCIONAIS E FILMAGENS

Art. 22 - Todo e qualquer evento que vise promoção, divulgação, apresentação de pilotos/equipes, bem como sua filmagem, somente poderá ocorrer com autorização da empresa promotora. Não poderá configurar treino, para tanto, se necessário, a empresa promotora providenciará configurações no carro e/ou na pista.

23 - DA COLETIVA DE IMPRENSA

Art. 23 - É obrigatória a presença dos três primeiros colocados na coletiva de imprensa. O local será determinado no Regulamento Particular da Prova.

24- DA COMPETITIVIDADE

Art. 24.1 - Lastro de sucesso

Os seis pilotos com as melhores pontuações no campeonato correspondente (de pilotos), receberão o lastro de sucesso para utilização na Etapa seguinte. Ao final de cada Etapa o lastro de sucesso será novamente recalculado conforme o exposto acima.

A distribuição do lastro de sucesso conforme a posição dos pilotos no campeonato, segue na tabela abaixo:

Campeonato de Pilotos	Lastro de Sucesso (Kg)
Primeiro Colocado	30
Segundo Colocado	25
Terceiro Colocado	20
Quarto Colocado	15
Quinto Colocado	10
Sexto Colocado	5

Art. 24.1.1 - *Existindo o empate na pontuação entre pilotos, o critério de desempate do campeonato será aplicado conforme previsto no Artigo 5.24.*

Art. 24.1.2 - *O lastro de sucesso não contabiliza para o peso mínimo total do carro, e o dimensional, as especificações, fixação e o posicionamento do mesmo no carro, estarão*



descritos no regulamento técnico e anexos.

Art. 24.1.3 - Uma vez definido os pilotos que levam o lastro de sucesso em uma determinada etapa, passa ser compulsório a utilização do mesmo, no treino classificatório e provas. Os pesos definidos para o lastro de sucesso serão considerados como mínimos.

Art. 24.1.4 – Não haverá utilização do lastro de sucesso na primeira e última etapa.

Art. 24.2 - Equalização entre Marcas – Pacotes Técnicos:

No regulamento técnico estarão definidos os “**Pacotes Técnicos**”. Em uma condição hipotética a Marca definida como “A” poderá usar o **pacote técnico número 1 (PAC1)** assim que terminada a etapa e a mesma fique com um delta negativo, igual ou superior a 30 pontos, no **Ranking de Marcas**, tomando em consideração a soma das duas melhores pontuações dos carros de cada marca, em cada prova.

Nas etapas subsequentes, caso o delta negativo para esta mesma Marca “A”, fique igual ou maior a 30 pontos, aquela em desvantagem poderá agregar a utilização do **PAC2 na próxima etapa**.

Em persistindo a desvantagem desta marca em etapas subsequentes e o delta se mantenha igual ou superior a 30 pontos, a utilização do **PAC3** fica autorizada a próxima etapa

Caso ocorra uma inversão, a Marca “B” que inicialmente estava em vantagem, agora passe a ter um delta negativo igual ou superior a 30 pontos, esta também fica habilitada a utilizar **PAC1**. Se o diferencial negativo ao final da próxima etapa se mantiver igual ou superior a 30 pontos, a mesma lógica exposta no paragrafo acima será aplicada, habilitando agora para Marca “B” o **PAC2**. Se o desequilíbrio persiste e nas etapas seguintes, o delta for igual ou superior a 30 pontos, o **PAC3** fica habilitado para a próxima etapa.



25. DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Art. 25 - O presente regulamento foi analisado pela **Comissão Nacional de Velocidade - CNV**, aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**.

Rio de Janeiro, 25 de março de 2021.

Comissão Nacional de Velocidade

Alfredo Romulo Tambucci Jr.
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente