



## **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL**

### **CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL REGULAMENTO DESPORTIVO 2022**

#### **SUMÁRIO**

ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES

4.3 – DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS;

4.4 – DAS CLASSES E CATEGORIAS DO CAMPEONATO

4.5 – DO NÚMERO DE CARROS E PARTICIPANTES;

4.7 – DA NUMERAÇÃO DOS CARROS

4.8 – DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES.

ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

5.6 – DA PONTUAÇÃO;

5.14 – DO DESCARTE

5.15 – DO PILOTO CAMPEÃO;

5.16 – DO CRITÉRIO DE DESEMPATE;

5.17 – DA CLASSIFICAÇÃO

ARTIGO 6 – DO BRIEFING

ARTIGO 7 – DOS TREINOS

7.1 – DOS TREINOS EXTRA

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)



7.3 – DOS TREINOS LIVRES

7.5 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO

ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA

8.2 – DO GRID DE LARGADA

8.3 – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA

ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO

ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA

10.6 – DA PESAGEM PILOTO/CARRO

ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM

ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO

ARTIGO 13 – DO PÓDIO

ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE

ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES

ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

ARTIGO 17 – DO DOPING

ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA

ARTIGO 19 – DOS AUTÓDROMOS

ARTIGO 20 – DO LASTRO E/OU RESTRITOR DE SUCESSO E DA AQUISIÇÃO DE DADOS

ARTIGO 21 – DAS CÂMERAS DE VÍDEO

ARTIGO 22 – DA PROGRAMAÇÃO – DATAS E HORÁRIOS DOS EVENTOS

ARTIGO 23 – DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO



## 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 TURISMO NACIONAL**”, que será realizado, na temporada 2022 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.

**§ 1º** O Campeonato será composto por 6 (seis) eventos divididos da seguinte forma, observando-se o disposto no Art. 4.4.5, de acordo com o calendário CBA.:

I – Para a Classe 1:

- a) 4 (quatro) eventos com 4 (quatro) provas em cada um deles;
- b) 2 (dois) eventos com 2 (duas) provas em cada um deles,

II - Para a Classe 3:

- a) 3 (três) eventos compostos por 2 (duas) provas em cada um.

**§ 2º** Excepcionalmente, no caso da impossibilidade da realização de algum evento, o número de provas por evento e o número total de provas do Campeonato poderão ser alterados.

**Art. 1.1** - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, o **Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional**, que será promovido pela empresa TNBR Promoções Desportivas LTDA., e compreenderá os seguintes títulos:

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 1 – Categoria “SUPER”;

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 1 – Categoria “PRO”;

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 1 – Categoria “A”;

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 1 – Categoria “B”;

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 1 – Categoria Senior;

1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Classe 3.

**Art. 1.2** - O “**Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional**” será disputado na forma de categorias mistas, estando os eventos reservados para veículos de passeio cujas especificações encontram-se definidas nas Regulamentações Técnicas respectivas.

### 2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

**Art. 2** – Este Regulamento se submeterá ao Código Desportivo Internacional - CDI, e ao Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, em casos omissos, seus adendos, terão força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.



**Art. 2.1** - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação. Os adendos técnicos que não sejam considerados de segurança iniciarão sua vigência 30 (trinta) dias após a data de sua publicação.

**Art. 2.2** - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser feita por um oficial da CBA em documento com formatação própria, podendo receber do promotor informações particulares de cada etapa.

**Art. 2.2.1** – As inclusões solicitadas no Regulamento Particular de cada Etapa poderão ser apresentadas pela Empresa Promotora ou a critério do CTDN/CBA, nos termos e prazos estabelecidos no CDA, e sendo qualquer alteração que for necessária após o prazo de divulgação somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos através de adendo(s).

**Art. 2.2.2** - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do RPP-Regulamento Particular da Prova.

**Art. 2.3** - 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 contidos no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria, no presente Regulamento Desportivo, Adendos e no Regulamento Particular da Prova.

**Art. 2.4** - Todas as partes participantes (federações, empresa promotora, autódromos, competidores e equipes), comprometem-se a aplicar e observar as regulamentações que gerem 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 e/ou a empresa promotora.

### **4 - DAS INSCRIÇÕES**

**Art. 4** - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato só serão homologadas (ou efetivadas), após análise feita pelos Comissários Desportivos da CBA.

**Art. 4.1** - O valor da inscrição, a forma, o prazo limite para sua realização e os descontos, serão definidos em Comunicado no Grupo Oficial da Categoria e dos pilotos no Aplicativo “WhatsApp” e/ou publicado no site da Categoria, qual seja <https://www.stockproseries.com.br/turismo-nacional> bem como por e-mail.

**Art. 4.1.2** - Após o término do prazo limite para inscrição, estas somente serão aceitas se aprovadas pela Organização e pelos Comissários Desportivos.

#### **Das Inscrições de Pilotos**

**Art. 4.2** - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional, os pilotos do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional devem possuir Licença na modalidade “Velocidade”, conforme art. 31 do CDA, emitida pela CBA em 2022, bem como cumprir os requisitos abaixo especificados:



- I. Apresentação de cédula Desportiva Nacional, com validade em 2022, na modalidade Velocidade;
- II. Pagamento dos valores estabelecido para inscrição;
- III. Quitação de quaisquer débitos existentes com o CLUBE, FEDERAÇÕES e CBA.
- IV. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato. O piloto interessado deve possuir autorização e a graduação correspondente em sua ASN de origem, com validade em 2022.
- V. Os demais pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2022, mas não pontuarão no campeonato.

**Art. 4.2.1** - 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 de Automobilismo 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 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 2022;
- V. Que tem ciência de que todos os direitos do concorrente devem ser pleiteados, por escrito, dirigidos aos comissários desportivos através da secretaria de prova que detém formulários específicos ou diretamente aos comissários desportivos com a ausência da secretaria e/ou secretária;
- VI. Que tem ciência do disposto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva, bem como se compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos.

## **Das Classes e Categorias do Campeonato**

**Art. 4.3** - O Campeonato será disputado pelas seguintes Classes e Categorias:

**Art. 4.3.1** - “**Classe 1**” – Veículos produzidos a partir de 2018 com tolerância de 4 (quatro) anos a partir do ano de encerramento da produção do modelo do veículo, conforme disposto nos arts. 2.1.1 a 2.1.12 do Regulamento Técnico, subdividida em Categoria “SUPER”, “PRO”, “A” e “B” definidas pelo critério da cédula desportiva, a experiência e currículo do piloto, com a participação de pilotos portadores de licença CBA de Velocidade, Categoria “SUPER” (PGC-A ou PGC-B), “PRO” (PGC-A ou PGC-B), Categoria “A” (PGC-A, PGC-B e Categoria “B” (PGC-B));



**Art. 4.31.1** - A categoria “SUPER”, é formada por pilotos egressos da Categoria “SUPER” da TURISMO NACIONAL de 2021, bem como por pilotos que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL em 2021 possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos, nesse caso a Organização em conjunto com o CTDN/CBA analisam o currículo do piloto sendo soberana a análise feita, não cabendo contestação por parte dos concorrentes.

**Art. 4.3.1.2** - A categoria “PRO” é formada por pilotos egressos das Categoria “A” e “B” da TURISMO NACIONAL de 2021 promovidos em razão dos resultados de 2021 analisados pela Organização em conjunto com os Comissários da CBA onde serão considerados a colocação no Campeonato, resultado em provas, tempo obtido nos treinos oficiais, classificação e nas provas, bem como outros fatores que indiquem a qualificação do piloto, também é formada por pilotos da categoria “SUPER” que em 2021 que não tiveram um desempenho satisfatório e que manifestem a intenção de migrar para a Categoria “PRO”, bem como por pilotos que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL em 2021 possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos, nesse caso a Organização em conjunto com os Comissários da CBA analisam o currículo do piloto, todas decisões tomadas pela Organização em conjunto com os Comissários da CBA são soberanas, não cabendo contestação por parte dos concorrentes.

**Art. 4.3.1.3** - A categoria “A” é formada por pilotos egressos da Categoria “B” da TURISMO NACIONAL de 2021 que foram promovidos de Categoria em razão dos resultados de 2021, bem como por pilotos que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL em 2021 possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos, nesse caso a Organização em conjunto com os Comissários da CBA analisam o currículo do piloto sendo soberana a análise feita, não cabendo contestação por parte dos concorrentes.

**Art. 4.3.1.4** - A categoria “B” é formada por pilotos que participaram da Categoria “B” da TURISMO NACIONAL em 2021 que não foram promovidos de Categoria em razão dos resultados de 2021, bem como por pilotos que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL em 2021 possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos, nesse caso a Organização em conjunto com os Comissários da CBA analisam o currículo do piloto, sendo soberana a análise feita, não cabendo contestação por parte dos concorrentes.

**Art. 4.3.1.5** – Os Campeões e os Vice-Campeões da cada categoria mudarão automaticamente de categoria na Temporada do ano subsequente, da seguinte forma: Categoria “PRO” serão incluídos na categoria “SUPER”; os da categoria “A” serão incluídos na categoria “PRO” e os da categoria “B” serão incluídos na categoria “A”.

**Art. 4.3.1.6** – Correrá em paralelo para as Categorias “A” e “B” a Categoria “SENIOR”, destinada a pilotos com 54 (cinquenta e quatro) anos completos, cuja pontuação independe da Categoria do qual esteja inscrito e será de forma individual e não por dupla. Para efeito dessa Categoria será considerado o resultado obtido na classificação geral em conformidade com o Art. 5.9.

**Art. 4.3.1.7** - Os pilotos da Categoria SENIOR que participarem sozinhos devem obedecer o seguinte:

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)





- a) Nos eventos com 2 (duas) provas devem considerar apenas 1 (um) resultado da seguinte forma: na Prova 1 (um) composta pela soma dos pontos da bateria 1 (antes do “safety car” e da bateria 2 após o “safety car” ou Prova 2 (dois) composta pela soma dos pontos da bateria 1 (antes do “safety car” e da bateria 2 após o “safety car”;
- b) Nos eventos com 4 (quatro) provas devem considerar apenas 2 (dois) resultados da seguinte forma: provas 1 (um) e 2 (dois) ou 3 (três) e 4 (quatro).

**Art. 4.3.1.8** - Os pilotos da Categoria SENIOR que participarem em dupla onde o outro participante não seja SENIOR, considerar-se-á o seguinte:

- a) Nos eventos com 2 (duas) provas devem considerar resultado obtido pelo piloto SENIOR na prova que participar, da seguinte forma: o piloto que participar da prova 1 (um) não poderá participar da prova 2 (dois).
- b) Nos eventos com 4 (quatro) provas devem considerar o resultado obtido pelo piloto SENIOR nas 2 (duas) provas que participar, da seguinte forma: o piloto que participar da prova 1 (um) não poderá participar da prova 4 (quatro).

**Art. 4.3.1.9** - Os pilotos da Categoria SENIOR que participarem em dupla onde o outro participante também seja da categoria SENIOR, considerar-se-á o resultado obtido por cada piloto SENIOR, individualmente nas provas que participar, obedecendo o mesmo critério do Art. 4.4.1.6.

**§ 1º** Os pilotos poderão solicitar, no momento do preenchimento de sua inscrição na 1ª Etapa, a mudança da categoria o qual foi enquadrado. Neste caso, a Organização em conjunto com o CTDN/CBA, analisam o currículo do piloto, observando preferencialmente seus resultados no Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional e/ou em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos.

**§ 2º** Caso na 1ª Etapa da Temporada alguma das categorias PRÓ, A e B não contarem com no mínimo 6 (seis) pilotos e/ou duplas inscritas estes serão enquadrados em outra categoria e a categoria fica extinta.

**Art. 4.4.1** – A Classe 1 terá 2 (dois) grids separados da seguinte forma: Um grid para as categorias “SUPER” e “PRO” e outro para as categorias “A” e “B”, eventualmente, dependendo do número de veículos inscritos em cada categoria a categoria “SUPER” poderá ter um grid e as categorias “PRO”, “A” e “B” outro grid, a composição dos grids será definida no RPP.

**Art. 4.4.2** - “Classe 3” – Formada pelos veículos produzidos a partir de 2018 com tolerância de 4 (quatro) anos a partir do ano de encerramento da produção do modelo do veículo, conforme disposto nos arts. 2.1.1 a 2.1.12 do Regulamento Técnico, com categoria única de pilotos.

**Art. 4.4.3** - Fica facultado ao promotor, em virtude da demanda, a possibilidade da criação de uma nova Classe ou Categoria além das elencadas, mediante aprovação e o aval da CNV/CTDN/CBA.

**Art. 4.4.4** – As Classes 1 e 3 participam em grid separado, a Classe 1 poderá ter grid separado um para as categorias SUPER e PRO e outro para as categorias “A” e “B”.



## Do Número de Carros e Participantes

**Art. 4.5** - A quantidade de carros permitidos será calculada conforme Anexo II do CDA/CBA 2022 e deverá constar no Regulamento Particular da Prova.

**Art. 4.6** - Caso o número de inscritos seja superior ao admitido para o circuito, poderão ser efetuados os seguintes procedimentos:

- I. Dividi-los em baterias classificatórias, com duração não superior a 2/3 da prevista para a prova final;
- II. Classificar pelos melhores tempos obtidos nos treinos de classificação;
- III. Classificar pelos melhores tempos obtidos nos treinos livres;
- IV. Não será permitida em hipótese alguma a definição do Grid de largada por sorteio, para a realização da primeira prova de cada Etapa;
- V. O critério a ser adotado deverá constar no Regulamento Particular da Prova.

## Da Numeração dos Carros

**Art. 4.7** - O número dos veículos participantes não poderá ser superior a 3 (três) dígitos e será definido pelos participantes, no ato de sua inscrição. Os pilotos que participaram do campeonato no ano anterior terão prioridade na escolha da numeração. A distribuição da numeração é de responsabilidade do Promotor.

**Art. 4.7.1** - Os veículos deverão apresentar 3 (três) números de identificação, que deverão estar localizados em cada vidro lateral traseiro, medindo 26,0 cm de altura e 30,0 cm de largura mais 8,0 cm de altura por 30,0 cm de largura destinado a publicidade da Organização (totalizando 34,0 cm de altura por 30,0 cm de largura) e traço do número de 4,5 cm, com cores conforme modelos abaixo e no para-brisa dianteiro medindo no mínimo 300 mm de altura constando o nome do(s) piloto(s):



**Art. 4.7.2** - Os veículos deverão portar no para-brisa a identificação de Categoria com as letras "S", "P", "A" e "B" referente, respectivamente, às categorias "SUPER", "PRO", "A" e "B".

**Art. 4.7.3** - Não poderá participar de atividade oficial deste campeonato veículo que não portar numeração conforme previsto neste Regulamento.

**Art. 4.7.4** - O promotor do evento ficará responsável em informar e divulgar aos pilotos e equipes o "layout" dos carros com os números, nomes e demais informações inerentes à identificação dos veículos, em até, no máximo, 15 (quinze) dias antes de cada evento.

**Art. 4.7.5** - Cada carro possuirá um número vinculado ao seu piloto. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato.

**Art. 4.7.6** - 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.

### CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)





**Art. 4.7.7** - Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

**Art. 4.7.8** - 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. 4.8** - 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. 4.9** - É obrigatório o uso de Hans, e demais indumentárias conforme o CDA como, macacão, luvas, balaclava, capacete e sapatilhas, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável e homologados pela CBA e/ou FIA conforme seus anexos, listas ou fichas, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável.

**Art. 4.10** - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

**Art. 4.11** - Todos os membros das equipes **deverão preferencialmente** estar devidamente uniformizados para participarem do grid de largada, bem como deverão estar em posição definida pela organização do evento, os pilotos das equipes que atenderem o disposto neste artigo terão direito a 1 (um) ponto de bonificação ao final de cada Etapa.

**Art. 4.12** - Todas as equipes **deverão preferencialmente** obedecer e seguir os padrões mínimos exigidos pela organização no que se refere à montagem de Box, conforme o Art. 4.12.1, os pilotos das equipes que atenderem o disposto neste artigo terão direito a 1 (um) ponto de bonificação ao final de cada Etapa.

**Art. 4.12.1** – O padrão mínimo de Box deverá conter uma testeira de qualquer material contendo, no mínimo, o nome e número dos pilotos e biombos e/ou divisórias para separar peças e ferramentas conforme Comunicado no Grupo Oficial da Categoria e dos pilotos no Aplicativo “WhatsApp” e/ou publicado no site da Categoria, qual seja <https://www.stockproseries.com.br/turismo-nacional> bem como por e-mail.

**Art. 4.12.2** – A equipe considerada pela Organização como a mais organizada em relação principalmente a uniformes e estrutura de box receberão no final da Temporada 2022 o troféu “Equipe nota 10 da Turismo Nacional” em 2022.

**Art. 4.13** - 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. 4.14** - 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. 4.15** – 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. 4.13 e 4.14 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 será composto por 6 (seis) eventos divididos da seguinte forma, observando-se o disposto no Art. 4.4.5, de acordo com o calendário CBA.:

I – Para a Classe 1:

- a) 4 (quatro) eventos com 4 (quatro) provas em cada um deles;
- b) 2 (dois) eventos com 2 (duas) provas em cada um deles,

II - 3 (três) eventos para a Classe 3 composto por 2 (duas) provas em cada um.

**Art. 5.2.1** – Nas Etapas do Campeonato compostas por 4 (quatro) provas para a Classe 1, no caso de separação do grid, serão 4 (quatro) provas das categorias “SUPER” e “PRO” e 4 (quatro) provas para as categorias “A” e “B”, com duração de 20 (vinte) minutos cada prova.

**Art. 5.2.2** - Nas Etapas do Campeonato compostas por 2 (duas) provas para a Classe 1, no caso de separação do grid, serão 2 (duas) provas das categorias “SUPER” e “PRO” e 2 (duas) provas para as categorias “A” e “B”. Cada prova terá duração de 30 (trinta) minutos mais uma volta, observando-se o disposto no § 1º.

**§ 1º.** Nas Etapas do Campeonato compostas por 2 (duas) provas para a Classe 1, ao completar 20 (vinte) minutos de prova haverá a intervenção do “safety car” para realinhamento dos carros, nas Etapas em conformidade como art. 5.2.2.

**§ 2º.** Após a relargada para a 2ª bateria esta terá a duração de 10 (dez) minutos contados a partir da relargada.

**§ 3º.** A forma como será feita a relargada após a intervenção do safety car obrigatório definido no § 1º deste art. será definida no RPP da Etapa, poderá ser em fila indiana ou lado a lado sem inversão de grid ou com inversão do grid, conforme o disposto no Art. 8.2.1.

**Art. 5.2.3** - As Etapas da Classe 3 serão compostas de 2 (duas) provas com duração de 30 (trinta) minutos mais uma volta para cada prova.

**Art. 5.2.4** - Regras específicas para as etapas estarão definidas no Regulamento Particular da Prova.



**Art. 5.2.5** - A duração das provas poderá ser alterada caso o evento não comporte a duração estabelecida neste artigo. Caso isso ocorra, o novo prazo de duração será estabelecido em adendo ao Regulamento Particular da Prova, podendo ser em número de voltas.

**§ 1º:** A cada etapa, será definida no Regulamento Particular da Prova o procedimento obrigatório, a duração, o intervalo e a sequência da operação.

**§ 2º:** 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. 5.3** - Cada Classe deverá ter, no mínimo, em condições de largada, um grid de 06 (seis) veículos, para que possa ser atribuída pontuação para cada Campeonato.

**Art. 5.4** - É permitida a participação de equipe de duplas de pilotos no Campeonato, que deverá seguir à seguinte regra:

I - No caso de duplas formada por pilotos de Categorias diferentes prevalecerá a Categoria superior, seguindo a seguinte ordem: "SUPER", "PRO", "A" e "B".

II - Cada piloto deverá conduzir o veículo em forma de igualdade da dupla, ou seja, cada um deverá fazer 1 (uma) prova nas Etapas com 2 (duas) provas e 2 (duas) provas nas etapas com 4 (quatro) provas, sendo vedada a participação de um único piloto nas 2 (duas) ou 4 (quatro) provas, respectivamente, na mesma Etapa, e se assim acontecer, estará descaracterizada a dupla;

III - Os pilotos poderão participar de provas alternadas, porém, nas provas 1 (um) e 4 (quatro), o veículo não poderá ser conduzido pelo mesmo piloto;

IV - No caso dos pilotos da dupla participarem em provas alternadas, o critério a ser adotado em relação ao peso mínimo obrigatório será informado no RPP.

V - A pontuação será da dupla, independentemente da participação do piloto na Etapa, desde que os dois estejam inscritos e presentes no evento.

**Art. 5.4.1** - Em caso de desfazimento da dupla esta manterá a pontuação do Campeonato, conforme a seguir abaixo descrito:

I - O piloto que passar a competir de uma forma individual receberá a pontuação individualizada das Etapas que efetivamente tenha participado;

II - O piloto que venha a formar nova dupla não adicionará a esta qualquer pontuação advinda da dupla anterior.

**Art. 5.4.2** - Quaisquer penalizações técnicas serão atribuídas à dupla.

**Art. 5.4.3** - As penalizações desportivas serão aplicadas individualmente, porém eventuais consequências na pontuação do Campeonato serão estendidas à dupla. Caso um piloto tenha sido punido numa prova e a sua punição reflète na próxima, a mesma deverá ser cumprida mesmo que o não seja o piloto que cometeu a infração.

**Art. 5.5** - As manutenções mais demoradas, durante as provas, deverão ser realizadas dentro da garagem do box.



**Art. 5.6** - 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. 5.7** - O final das provas será definido pela apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP).

**Art. 5.8** – Proibido o aquecimento de pneus durante todo evento, exceto se explicitamente permitido pelo Regulamento Particular da Prova.

### Da Pontuação

**Art. 5.9** – A pontuação será da seguinte forma:

**Art. 5.9.1** - Nas Etapas com 2 (duas) provas a pontuação será computada por prova, e realizada de forma individual por cada Classe (1 e 3) e por cada Categoria no caso da Classe 1 (“SUPER”, “PRO”, “A” e “B”)., a pontuação da 1ª bateria da Prova 1 e da 1ª bateria da Prova 2 são referentes à colocação obtida antes da intervenção obrigatória do “safety car” aos 20 (vinte minutos) de prova e a pontuação da 2ª bateria da Prova 1 e da 2ª bateria da Prova 2 são referentes à colocação obtida após a intervenção obrigatória do “safety car” conforme disposto no § 2º do Art. 5.2, conforme quadro abaixo:

Posição	Prova 1 1ª Bateria	Prova 1 2ª Bateria	Prova 2 1ª Bateria	Prova 2 2ª Bateria
1º	35	15	25	15
2º	32	14	21	14
3º	29	13	18	13
4º	27	12	17	12
5º	25	11	16	11
6º	23	10	15	10
7º	21	9	14	9
8º	19	8	13	8
9º	17	7	12	7
10º	15	6	11	6
11º	13	5	10	5
12º	11	4	9	4
13º	9	3	8	3
14º	7	2	7	2
15º	6	1	6	1
16º	5		5	
17º	4		4	
18º	3		3	
19º	2		2	
20º	1		1	

#### CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)



**Art. 5.9.2** - Nas Etapas com 4 (quatro) provas a pontuação será computada por prova, e realizada de forma individual por cada Classe (1 e 3) e por cada Categoria no caso da Classe 1 (“SUPER”, “PRO”, “A” e “B”), conforme quadro abaixo:

Posição	Prova 1	Provas 2 e 3	Prova 4
1º	35	20	30
2º	32	18	26
3º	29	16	23
4º	27	14	21
5º	25	12	19
6º	23	10	17
7º	21	8	15
8º	19	7	13
9º	17	6	11
10º	15	5	9
11º	13	4	8
12º	11	3	7
13º	9	2	6
14º	7	1	5
15º	6		4
16º	5		3
17º	4		2
18º	3		1
19º	2		
20º	1		

**Art. 5.10** – A pontuação da penúltima Etapa será acrescida de 50% e da última Etapa será acrescida de 100%.

**Art. 5.11** - Somente fará jus à pontuação prevista nos artigos 5.9.1 e 5.9.2 o piloto que completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo percorrido pelo vencedor da prova, independentemente de ter recebido a bandeirada de chegada.

**Art. 5.11.1** - Sempre que o resultado de 75% (setenta e cinco por cento) equivalha em número com decimais (não inteiro) o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

**Art. 5.12** - Se um piloto vier a participar tão somente da última Etapa, este não terá direito a pontuação prevista nos artigos 5.9.1 e 5.9.2, sem o prejuízo do recebimento de troféus e demais honras, caso faça jus. Os pontos obtidos nesta situação serão herdados pelos pilotos que se classificarem na sequência;

**Art. 5.13** - O piloto que largar na pole-position de sua Classe e Categoria, apurada através da tomada de tempo, receberá uma bonificação de 1 (um) ponto, bem como, receberá uma bonificação de 1 (um) ponto para o piloto que obtiver a volta mais rápida registrada em sua Classe



e Categoria, apurados através da corrida, os quais serão computados na classificação do Campeonato, exceto para a Categoria Sênior. No caso da dupla ambos receberão o ponto.

**Art. 5.14** - O piloto e/ou dupla que efetivamente participarem de 6 (seis) Etapas fará jus a 20 (vinte) pontos de bonificação, de 5 (cinco) Etapas 10 (dez) pontos e de 4 (quatro) Etapas 5 (cinco) pontos.

**Art. 5.15** - Correrá em paralelo, um Campeonato por equipes na Classes 1 e 3, obedecendo integralmente os critérios já elencados para calcular e computar os pontos obtidos, onde no máximo 2 carros por equipe, melhor classificados ao final de cada prova, farão jus a pontuação.

**Art. 5.16** – Caso as montadoras apoiem o Campeonato, correrá em paralelo, nas Classes 1 e 3, um Campeonato por Montadora, obedecendo integralmente os critérios já elencados para calcular e computar os pontos obtidos, onde no máximo 2 carros por montadora, melhor classificados ao final de cada prova, farão jus a pontuação.

### **Do Descarte**

**Art. 5.17** - Ao término da penúltima Etapa, todos os pilotos, deverão descartar os “x” piores resultados, onde x é igual a 25% (vinte e cinco por cento) do total de provas já realizadas, incluindo-se, quando for o caso, as baterias, com arredondamento até 0,49 para baixo e após 0,50 para cima, de forma que na última Etapa não será aplicado descarte.

**Art. 5.17.1** - As bonificações obtidas com pole position e melhor volta não serão descartadas.

**Art. 5.17.2** - Os pilotos excluídos, desclassificados ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

**Art. 5.17.3** - O descarte será de prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma para poder descartá-la.

**Art. 5.17.4** - O piloto que passar a competir de uma forma individual poderá considerar como descarte os resultados obtidos pelo antigo parceiro.

### **Do Piloto Campeão**

**Art. 5.18** - Serão declarados campeões em suas respectivas Classes os pilotos que somarem o maior número de pontos ao final da prova, observando o critério de descarte previsto neste regulamento.

**Parágrafo único:** Somente serão declarados campeões os pilotos das Classes e Categorias que tenham participado, observando o critério previsto neste regulamento, de, no mínimo, 2 (duas) Etapas.

### **Do Critério de Desempate**

**Art. 5.19** - Caso dois ou mais pilotos terminem o Campeonato com igual número de pontos, já considerado o critério de descarte previsto neste regulamento, será adotada a seguinte ordem para desempate:

- I. Maior número de vitórias;
- II. Maior número de pontos sem descarte;
- III. Maior número de segundos lugares;

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: [www.cba.org.br](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)





- IV. Maior número de terceiros lugares;
- V. Maior número de melhores voltas;
- VI. Maior número de pole-position;
- VII. Sorteio.

### **Da Classificação**

**Art. 5.20** - A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Os resultados das provas e a pontuação do Campeonato somente serão oficiais após a homologação da CBA e publicação nos sites da entidade.

**Art. 5.20.1** - Qualquer resultado e/ou pontuação divulgados por outro meio que não seja os sites da CBA não poderão ser considerados como oficiais.

### **6 - DO BRIEFING**

**Art. 6** - O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, de forma presencial ou através de vídeo conferência, sendo obrigatória a presença de todos os pilotos e, opcionalmente tão somente, 1 (um) representante da equipe, exceto nos casos em que houver autorização expressa dos Comissários e/ou do Diretor de prova.

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

**Art. 6.1** - O “Briefing” deverá ser realizado observando-se as seguintes regras:

- I. Não haverá tolerância quanto a atrasos;
- II. Os participantes deverão assinar ficha de presença;
- III. Poderá, a critério dos Comissários e/ou do Diretor de prova., ser permitido o ingresso de retardatários;
- IV. Os retardatários e faltosos estão sujeitos às penalizações previstas no CDA, que poderão ser aplicadas por decisão dos Comissários Desportivos da qual não caberá recurso;
- V. Durante o “Briefing” o comportamento inconveniente, seja por meio de falas e/ou gestos, será passível de sanções a critério dos Comissários Desportivos.
- VI. Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.
- VII. O briefing é exclusivo para assuntos da etapa. Outros assuntos ou dúvidas de pilotos ou equipes sobre outras etapas, deverão ser apresentadas aos comissários desportivos.

**Art. 6.2** - Durante o “Briefing” é proibido:

- I. O ingresso, armazenamento e consumo de bebidas alcoólicas;
- II. Fumar cigarro e/ou qualquer outro produto a partir do tabaco, bem como “cigarros eletrônicos”;
- III. O uso de telefones celulares, tablets, computadores e/ou quaisquer outros equipamentos similares;

**Art. 6.3** - Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.



## **7 - DOS TREINOS**

**Art. 7** - Somente poderão participar dos treinos livres oficiais, tomada de tempo e/ou prova, os pilotos devidamente inscritos, com toda a documentação de posse da secretaria e sem débito nos termos previstos no artigo 4.3 e seguintes deste Regulamento.

### **Dos Treinos Extras**

**Art. 7.1** - Caso haja treinos extras, estes serão realizados com datas, locais e regulamentação específica, e, tão logo sejam definidos pela empresa promotora, deverão ser informados oficialmente com antecedência às equipes e à CBA.

**Art. 7.2** - Poderão ser realizados Treinos Extras a critério da empresa promotora com a anuência da CBA, nas seguintes condições:

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

### **Dos Treinos Livres**

**Art. 7.3** - A formatação dos treinos livres estará prevista no Regulamento Particular da Prova e somente poderão participar dos treinos livres oficiais os pilotos devidamente inscritos na prova.

**Art. 7.4** - Ficam proibidos treinos ou quaisquer atividades, com carros enquadrados neste Regulamento, no Autódromo em que será realizado o evento a partir da segunda feira que antecede o primeiro dia do evento oficial, exceto no dia anterior ao primeiro treino oficial, caso seja previamente autorizado e divulgado pela organização.

**Parágrafo único:** O piloto que descumprir o disposto no Art. 7.4 será penalizado conforme estipulado abaixo:

- I. Na primeira ocorrência - Perda de 50% (cinquenta por cento) dos treinos oficiais e 100% (cem por cento) dos treinos extras oficiais;
- II. Em caso de reincidência - Perda de todos os treinos oficiais e extra oficiais;
- III. Em caso de mais de uma reincidência - Perda de todos os treinos oficiais, extraoficiais e da melhor volta no treino classificatório.

**Art. 7.4.1** - Ficam proibidos treinos ou quaisquer atividades, por pilotos participantes do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional com carros enquadrados neste Regulamento, no Autódromo em que será realizada a última Etapa, nos 60 (sessenta) dias que antecedem o primeiro dia do evento oficial dessa Etapa, o piloto que descumprir este artigo estará excluído da última Etapa.

### **Do Treino Classificatório**

**Art. 7.5** - O treino classificatório é a forma de apuração dos participantes mais rápidos com vistas à formação do grid de largada.

**Art. 7.6** - Observadas as disposições contidas no CDA, a tomada de tempo dar-se-á de forma livre, pelo período de até 15 (quinze) minutos e com todos os competidores na pista ao mesmo tempo, podendo ser dividido por Classe e/ou por Categoria.



## **8 - DA LARGADA E RELARGADA**

**Art. 8** - Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a um ou 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.
- II. Parada – os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida.

**Art. 8.1** - Relargada é 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. Além do definido neste artigo, a velocidade do procedimento de relargada obedecerá ao estipulado no Briefing e 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** – A Posição no grid de largada para a primeira prova de cada Etapa será com base na volta mais rápida obtida na tomada de tempo, nas demais provas da Etapa será de acordo com a chegada dos pilotos na prova imediatamente anterior, em que serão invertidos “x” posições, sendo que “x” (6, 7, 8, 9 ou 10 primeiros colocados) será definido pelo número correspondente ao décimo de segundo do tempo da última volta do 10º colocado, seguindo a seguinte ordem:

Casa decimal 1 ou 6 inverte-se 6 posições;

Casa decimal 2 ou 7 inverte-se 7 posições;

Casa decimal 3 ou 8 inverte-se 8 posições;

Casa decimal 4 ou 9 inverte-se 9 posições;

Casa decimal 5 ou 0 inverte-se 10 posições.

**Art. 8.2.2** - 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. 8.2.3** - 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. 8.2.4** - 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** - A forma da largada será definida no RPP, caso seja do tipo “parada”, em que os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida, obedecerá as demais disposições contidas no Art. 117 do CDA.

**Art. 8.3.1** - A forma da relargada, após a intervenção obrigatória do “safety car” será definida no RPP.



**Art. 8.3.2** - 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, o início pode ser atrasado. 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.

## **9 - DO PARQUE FECHADO**

**Art. 9** - Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, e será definido nos respectivos Regulamentos Particulares.

**Art. 9.1** - Terminada a tomada de tempo e provas, os veículos deverão ser recolhidos ao “parque fechado”, somente podendo ser retirados após autorização do comissário técnico.

**Art. 9.2** - Todos os veículos, para terem o resultado da prova homologado, deverão se dirigir imediatamente ao parque fechado, sob pena de desclassificação, salvo se autorizados pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos.

**Art. 9.3** - É expressamente proibido o ingresso de pessoas não autorizadas pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos no “parque fechado”.

**Art. 9.3.1** - O descumprimento ao procedimento previsto no item acima poderá, a critério dos Comissários desportivos, provocar a penalização do veículo cujos infringentes tenham ligação;

**Art. 9.3.2** - De acordo com a gravidade do fato outras penalizações poderão ser aplicadas, conforme disposição no CDA.

**Art. 9.4** - Caso um piloto/equipe retire seu carro do Parque Fechado, antes do tempo estabelecido será desclassificado, bem como e perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova.

## **10 - DA VISTORIA TÉCNICA**

**Art. 10** – Antes do início das atividades, os veículos e a indumentária dos pilotos passarão por vistoria técnica no que se refere aos itens de segurança, e não poderá participar do evento o piloto que não teve seu equipamento de segurança e carro vistoriados.

**Art. 10.1** - As vistorias poderão ser efetuadas antes, durante ou após a realização de quaisquer atividades oficiais, a critério do Comissário Técnico e/ou dos Comissários Desportivos,

**Art. 10.2** - 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. 10.3** - As verificações e a Vistoria técnica serão realizadas em local determinado e só terão acesso as pessoas autorizadas.

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

**Art 10.5** - Caso seja necessário, o Comissário Técnico e/ou o Organizador poderá exigir o fornecimento de dados, a serem obtidos por sistema de aquisição de dados e telemetria do veículo, visando à equalização dos mesmos, o não cumprimento deste dispositivo ou o fornecimento de dados adulterado serão punidos com 50 (cinquenta) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.



## Da Pesagem do Carro

**Art. 10.6** - Os carros devem cumprir com peso mínimo obrigatório em todas as atividades do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto em questão será desclassificado.

**Art. 10.6.1** - Ao término da tomada de tempo e das provas, os veículos serão pesados e vistoriados, a critério do Comissário Técnico, ficando retidos no parque fechado até que ocorra sua liberação.

**Art. 10.6.2** - Caso o veículo não atinja o limite de peso estabelecido, deverá ser pesado mais duas vezes, na presença do piloto ou de um representante da equipe, para comprovação da pesagem, devendo o oficial de competição, que supervisionou a pesagem, relatar em formulário próprio aos Comissários Desportivos.

**Art. 10.6.3** - A balança oficial da prova é a única cujas medições serão consideradas válidas, não cabendo recurso quanto aos dados registrados.

**10.6.4** – Os pesos dos veículos estão consubstanciados no art. 19 do Regulamento Técnico da Categoria.

## 11 - DA CRONOMETRAGEM

**Art. 11** - A cronometragem das provas deverá ser feita única e tão somente por sistema eletrônico, com sinal captado por sensor instalado nos veículos, conforme disposto no art. 22.3 do Regulamento Técnico.

**Art. 11.1** - É de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento do sensor da cronometragem. Carros que não registrem o tempo ficam a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

**Art. 11.2** - Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a devolução, em qualquer situação, ao final dos treinos livres, tomadas de tempo, prova ou quando solicitado pela organização.

**Art. 11.2.1** - O piloto que não devolver o sensor, ou devolvê-lo com danos causados pelo uso, deverá ressarcir à organização o valor de 15 (quinze) UPs.

**Art. 11.3** - É obrigatório que a cronometragem forneça os seguintes relatórios:

- I. Treinos Livre Oficiais - contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- II. Tomada de Tempo – contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- III. Prova – contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação, nº de voltas, tempo total da prova, melhor volta e volta em que foi realizada;
- IV. Prova – deverá também ser emitido o relatório volta a volta, indicando o nº do veículo e o tempo obtido em cada volta, bem como o somatório do tempo total;

**Art. 11.3.1** - Nos relatórios de cronometragem deverá especificar o nome do piloto que participou da tomada de tempo e da prova, no caso de participação em dupla.



## **12 - DA PREMIAÇÃO**

**Art. 12** - Serão distribuídos no final de cada prova troféus ou taças aos pilotos que alcançarem as 5 (cinco) primeiras colocações nas suas Classes e Categorias, podendo o Promotor da prova alterar esse formato ou diminuir este número de troféus para as 3 (três) primeiras colocações nas suas Classes e Categorias, bem como oferecer outros prêmios a serem definidos no Regulamento Particular da Prova.

**Art. 12.1** – Caso seja diminuído o número de troféus previsto no Art. 12, o critério a ser adotado para a distribuição será definido no Regulamento Particular da Etapa.

**Art. 12.2** - Ao final do Campeonato serão entregues troféus ao Campeão e ao Vice-Campeão na sua Classe e Categoria, em conformidade com o artigo 5.15, em local e data determinados pelos Promotores, e prêmios a serem definidos no decorrer do campeonato. Caso haja outros prêmios, a serem definidos no decorrer do campeonato, serão divulgados no site da Categoria.

## **13 - DO PÓDIO**

**Art. 13** – O pódio das provas será formado com os pilotos campeões. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, devidamente trajados com macacão e sapatilhas, além de seguirem os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias.

**Parágrafo único:** O descumprimento dessa regra poderá acarretar ao infrator as penalizações contidas no CDA, que serão aplicadas pelos Comissários desportivos.

## **14 - DA PUBLICIDADE**

**Art. 14** – Fica reservado para utilização da organização do evento o espaço publicitário nos seguintes locais e dimensões, conforme o Anexo I:

- a) Para-brisa dianteiro, com 23 cm de altura;
- b) Dois espaços localizados no para-choque dianteiro de 15 x 50 cm;
- c) Dois espaços localizados no para-choque traseiro de 15 x 50 cm;
- d) Espaço de 8 x 30 cm localizado na parte inferior dos números do veículo;
- e) Espaço em toda parte inferior das laterais (soleira) dos carros, com 10 cm de altura;
- f) Espaço no teto do veículo de 70 X 70 cm.

**Art. 14.1** – Esses espaços somente serão exigidos quando estabelecido no respectivo regulamento particular que, nesse caso deverá ser divulgado com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do início das atividades.

**Art. 14.2** – Caso o piloto inscrito venha a comprovar, através de documento formal, que possui patrocínio conflitante com o da organização do evento, poderá abster-se da publicidade acima, desde que efetue o pagamento correspondente ao valor de uma taxa de inscrição integral.

**Art. 14.3** – É vedada a colocação de publicidade no autódromo sem previa autorização da organização do evento.

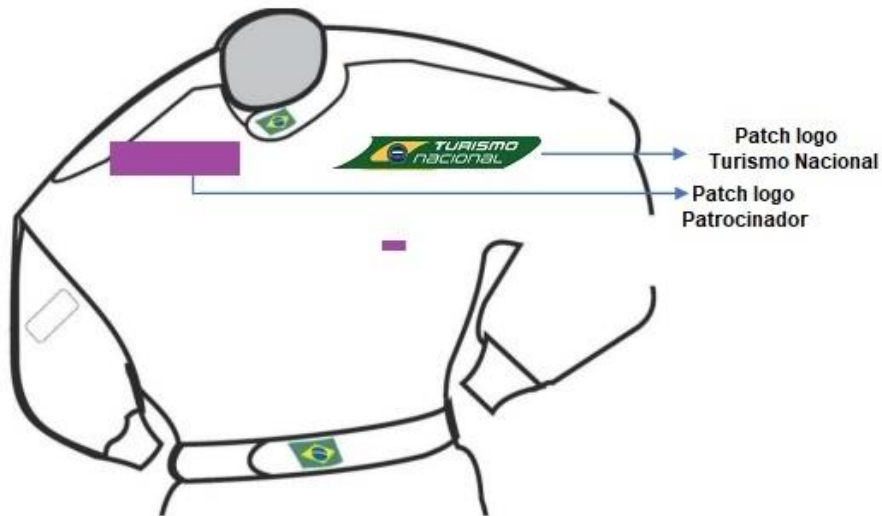
**Art. 14.4** - É proibido o uso da seguinte publicidade:

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





Macacão Piloto



## **15 - DAS PENALIZAÇÕES**

**Art. 15** - Sempre que houver aplicação de penalidades por atitudes Antidesportivas ou irregularidades Técnicas os pilotos e/ou equipes serão punidos conforme determinado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2020 e artigos deste regulamento.

**Art. 15.1** - No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos julgados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos;

**Art. 15.2** - O piloto e equipe punidos com desclassificação perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couber pela colocação alcançada ao final das provas.

**Art. 15.3** - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante ou ao final da prova, bem como nas paradas obrigatórias (janela) caso elas ocorram.

**Punição para emissão de ruído acima de 110 decibéis nas Etapas em que o uso do abafador seja obrigatório:**

**Art. 15.4** - Caso seja constatado que o carro esteja em desacordo com o limite estabelecido para emissão de ruído, o infrator será penalizado, mas não se limitando a, conforme especificado abaixo:

I - Primeiro Treino livre: Será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, para regularizar seu escapamento.

II - Demais Treinos Livres: Será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, e receberá uma advertência por escrito.

III - Treino Classificatório: Será excluído em qualquer sessão, largando no final do grid;

IV - Corridas: Receberá bandeira de advertência acompanhado do número, tantas vezes quantas necessárias. No final das corridas, a critério dos comissários, o carro poderá ser desclassificado de ambas.

V - Box: Multa de 10 UP's



**Parágrafo Primeiro:** A avaliação da emissão de ruído será efetuada inicialmente “de ouvido” pelos Comissários Técnicos e auxiliares nomeados para isso, podendo ter auxílio de outros dispositivos, incluindo-se o decibelímetro, que estiverem à disposição.

**Parágrafo Segundo:** Não caberá recurso das decisões sobre punições sobre excesso de ruído.

## **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**

**Art. 16.1** – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no Capítulo XVII do CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2022.

**Art. 16.2** – Qualquer reclamação feita aos oficiais de competições constituídos nas etapas por meio verbal, gestual ou escrito, de forma acintosa, em tom de ameaça, provocação ou discriminação é passível de punição conforme os artigos 132.1, V, 133 - IV e 137.4 do Código Desportivo do Automobilismo de 2022 (CDA)

### **Dos Recursos**

**Art. 16.3** - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito nos Capítulos XVIII e XIX do CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2022.

## **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 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 WADA/FIA.

## **18 – DA SEGURANÇA**

**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.

**Art. 18.1** – 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 e é soberana em qualquer momento do evento).

**Art. 18.2** – Os pilotos estão proibidos de dirigir seus carros em direção oposta ao sentido da pista, exceto quando necessário para retirar seu carro de uma posição perigosa.

**Art. 18.3** – Os pilotos, quando na condução de seus carros, deverão estar trajando sempre indumentária completa homologada FIA/CBA.



**Art. 18.4** – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto em relação ao banco do carro.

**Art. 18.5** – 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. 18.6** – Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo sempre que possível, em lugar seguro e com o volante no lugar.

**Art. 18.7** – 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. 18.8** – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em conjunto com a CBA. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

**Art. 18.9** - Além do acima citado, será obrigatório o uso do receptor de sinais luminosos (Safety Light), que deverá ser instalado no habitáculo, com possibilidade de perfeita visão do Piloto, devidamente acomodado no banco do carro, é de responsabilidade da equipe / piloto, informar ao fornecedor oficial do sistema qualquer anormalidade no seu funcionamento.

**Parágrafo único:** O Safety Light poderá ser utilizado como ferramenta extra, além da sinalização oficial de pista, para uso dos Comissários Desportivos na análise de incidentes, reclamações e recursos durante a etapa.

## **19 – DOS AUTÓDROMOS**

**Art. 19** - As Etapas do Campeonato serão realizadas em Autódromos homologados pela CBA, com supervisão de suas respectivas federações.

**Art. 19.1** - O Regulamento Particular definirá o circuito a ser utilizado, que poderá ser:

- I. Completo (Misto);
- II. Anel de Velocidade (OVAL).

**Art. 19.2** - A utilização do Autódromo em dia não constantes do Programa Oficial da prova, bem como os seus custos, será de inteira responsabilidade dos participantes, com acerto junto à administração do mesmo e/ou órgãos competentes.

## **20 - DO LASTRO DE SUCESSO E DA AQUISIÇÃO DE DADOS**

**Art. 20** - O Lastro de Sucesso trata-se de um sistema de “handicap” por peso, visando o equilíbrio da competição aplicado a partir da 2ª Etapa até a penúltima Etapa. O mesmo será aplicado aos 3 (três) primeiros colocados do Campeonato de Pilotos, por Classe e por Categoria, exceto na categoria SENIOR, **para efeito da colocação do Lastro de Sucesso** será considerada a pontuação “líquida” na classificação do Campeonato no final de cada dia do Evento, ou seja, na **2ª Etapa** será considerado 1 (um) descarte referente a 1ª Etapa, na **3ª Etapa** 2 (dois) descartes referentes a 1ª e 2ª Etapas, na **4ª Etapa** 3 (três) descartes referentes a 1ª, 2ª e 3ª Etapas, na **5ª Etapa** 4 (quatro) descartes referentes a 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Etapas e na **6ª Etapa** não haverá a aplicação do Lastro de Sucesso, conforme as seguinte tabela:



- a) 1º Colocado: 40 kg.
- b) 2º Colocado: 30 kg.
- c) 3º Colocado: 20 kg.

**Art. 20.1** - A partir da 2ª Etapa até a penúltima Etapa o Lastro de Sucesso deverá estar fixado e/ou instalado no veículo em um local pré-determinado pelo Regulamento Técnico, durante todas as sessões de treinos livres oficiais, classificação e nas provas. Não haverá Lastro de Sucesso na 1ª Etapa e na última Etapa.

**Art. 20.2** - A responsabilidade de instalação dos Lastros é de cada Equipe. Os Lastros não serão fornecidos pelo Promotor. Após a instalação, o auxiliar técnico ou Comissário Técnico deverá fazer a conferência do equipamento e da fixação além da lacração.

**Art. 20.3** - Caso dois ou mais pilotos estejam empatados em pontos no Campeonato, os referidos pilotos deverão utilizar a mesma quantidade ou medida de Lastro. O(s) piloto(s) que ocupar(em) a(s) posição(ões) subsequente(s) aos pilotos empatados carregará o lastro ou restritor referente à sua posição no Campeonato.

**Art. 20.4** - O sistema de Lastro de Sucesso não será cumulativo.

**Art. 20.5** - A redistribuição dos Lastros acontecerá por Etapa, observando a tabela de pontuação "líquida" do Campeonato de Pilotos, conforme disposto no *caput* deste artigo.

## **21 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO**

**Art. 21** – 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. 21.1** - A instalação somente poderá ser feita observados os requisitos de segurança e sua instalação deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

**Art. 21.2** – A retirada dos equipamentos dos veículos somente poderá ocorrer após autorização do Comissário Técnico.

**Art. 21.3** - O(s) equipamento(s) será(ão) lacrado(s) e o material por ele(s) produzido poderá ser copiado e utilizado pelos Comissários Desportivos, sendo os originais devolvidos ao piloto ou equipe.

**Art. 21.3.1** - 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 serão advertidos e multado em 5 up's.

**Art. 21.4** - As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como Lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo regulamento técnico da Categoria.



## **22 - DA PROGRAMAÇÃO – DATAS E HORÁRIOS DOS EVENTOS**

**Art. 22** – Os eventos serão realizados conforme calendário da CBA e as datas somente poderão ser alteradas por motivo justificado, através de aviso divulgado com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência e com aprovação da CBA.

**Art. 22.1** - Em havendo a necessidade da troca das praças entre as FAUS envolvidas no Campeonato 2022, em virtude das agendas de cada Estado, deverá ser emitido comunicado OFICIAL e divulgado com no mínimo de 15 (quinze) dias de antecedência e aprovado pelas FAUS/CBA.

**Art. 22.2** - A programação contendo os horários será divulgada no Regulamento Particular da Prova.

## **23 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO**

**Art. 23** - O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2022.

**Conselho Técnico Desportivo Nacional**  
Fábio Borges Greco  
Presidente

**Confederação Brasileira de Automobilismo**  
Giovanni Ramos Guerra  
Presidente