

## **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA 2011**

### **SUMÁRIO**

#### **INTRODUÇÃO**

##### **CAPÍTULO I - PRINCÍPIOS GERAIS**

**SEÇÃO I – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL DO ESPORTE**

**SEÇÃO II – DO CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA**

**SEÇÃO III – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL**

**SEÇÃO IV – DA DELEGAÇÃO DE UM PODER ESPORTIVO**

##### **CAPÍTULO II - NOMENCLATURA E ABREVIATURAS**

**SEÇÃO I – DA NOMENCLATURA**

**SEÇÃO II – DAS ABREVIATURAS**

#### **PARTICIPANTES**

##### **CAPÍTULO III - VEÍCULOS**

**SEÇÃO I – VEÍCULO**

**SEÇÃO II – DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS**

**SEÇÃO III – DAS HOMOLOGAÇÕES**

##### **CAPÍTULO IV – MODALIDADES DESPORTIVAS**

**SEÇÃO I – VELOCIDADE**

**SEÇÃO II – VELOCIDADE NA TERRA**

**SEÇÃO III – SUBIDA DE MONTANHA**

**SEÇÃO IV – RALLY DE REGULARIDADE**

**SEÇÃO V – RALLY DE VELOCIDADE**

**SEÇÃO VI – FORA DE ESTRADA**

**SEÇÃO VII - KART**

**SEÇÃO VIII - ARRANCADA**

**SEÇÃO IX - DRIFTING**

**SEÇÃO X – TENTATIVA DE RECORDE**

**SEÇÃO XI – VEÍCULOS HISTÓRICOS**

**SEÇÃO XII - TESTE**

**SEÇÃO XIII – DAS CATEGORIAS E CLASSES**

**SEÇÃO XIV – CATEGORIA ESCOLA**

**CAPÍTULO V – COMPETIDORES (PILOTOS, NAVEGADORES E EQUIPES)**

**SEÇÃO I – DO DIREITO DE COMPETIR**

**SEÇÃO II – DA LICENÇA**

**SEÇÃO III – DOS TIPOS DE LICENÇAS DA CÉDULA DESPORTIVA**

**SEÇÃO IV – DO REGISTRO DE PILOTO OU NAVEGADOR**

**SEÇÃO V – DO REGISTRO DE EQUIPE**

**SEÇÃO VI – DAS MODALIDADES DE PILOTOS**

**SEÇÃO VII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE**

**SEÇÃO VIII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE NA TERRA**

**SEÇÃO IX – DOS PILOTOS E NAVEGADORES DE RALLY**

**SEÇÃO X – DOS PILOTOS DE ARRANCADA E DRIFTING**

**SEÇÃO XI – DOS PILOTOS DE KART**

**SEÇÃO XII – DOS PILOTOS DE VEÍCULOS HISTÓRICOS**

**SEÇÃO XIII – DOS PILOTOS FORA DE ESTRADA**

**SEÇÃO XIV – DOS PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS**

**SEÇÃO XV – DAS LICENÇAS INTERNACIONAIS**

**SEÇÃO XVI – DOS DIPLOMADOS EM ESCOLAS DE PILOTAGEM**

**SEÇÃO XVII – DA INDUMENTÁRIA**

**SEÇÃO XVIII – RECOMENDAÇÕES GERAIS**

## **ORGANIZAÇÃO**

### **CAPÍTULO VI – ORGANIZAÇÃO DAS COMPETIÇÕES**

**SEÇÃO I – DAS CONDIÇÕES GERAIS**

**SEÇÃO II – DO ÂMBITO DAS COMPETIÇÕES**

**SEÇÃO III – DOS TIPOS DE COMPETIÇÕES**

**SEÇÃO IV - DA ORGANIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES**

**SEÇÃO V – DO RESPEITO AO CÓDIGO**

**SEÇÃO VI – DA COMPETIÇÃO INTERDITADA**

**SEÇÃO VII – DA COMPETIÇÃO ADIADA OU CANCELADA**

**SEÇÃO VIII – DO INÍCIO DO EVENTO**

**SEÇÃO IX - DO TÉRMINO DO EVENTO**

**SEÇÃO X – DOS LOCAIS PARA REALIZAÇÃO DO EVENTO**

### **CAPÍTULO VII - CIRCUITOS**

**SEÇÃO I – DOS TIPOS DE CIRCUITOS**

**SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS CIRCUITOS**

**SEÇÃO III – NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO DO CIRCUITO DE AUTOMÓVEIS**

**SEÇÃO IV – NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO PARA CIRCUITO DE KART**

**SEÇÃO V – DAS ÁREAS DE UM CIRCUITO**

**SEÇÃO VI – DO NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS - ANEXO II**

**CAPÍTULO VIII – PERCURSOS****SEÇÃO I – DOS TIPOS DE PERCURSO****SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS PERCURSOS****SEÇÃO III – DOS TRECHOS****SEÇÃO IV – DAS ÁREAS DE UM PERCURSO****CAPÍTULO IX – CAMPEONATOS, TORNEIOS, COPAS E TROFÉUS****SEÇÃO I – DOS CERTAMES****SEÇÃO II – DOS CAMPEONATOS****SEÇÃO III – DOS TORNEIOS, COPAS OU TROFÉUS****SEÇÃO IV – DA ATRIBUIÇÃO DE PONTOS****SEÇÃO V – DO DESCARTE****CAPÍTULO X - REGULAMENTOS****SEÇÃO I – DOS REGULAMENTOS DAS CATEGORIAS****SEÇÃO II – DOS REGULAMENTOS DESPORTIVOS****SEÇÃO III – DOS REGULAMENTOS TÉCNICOS****SEÇÃO IV – DOS REGULAMENTOS PARTICULARES****CAPÍTULO XI – INSCRIÇÕES****SEÇÃO I – DA RESPONSABILIDADE COMUM DOS PORTADORES DE LICENÇA****SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES EM GERAL****SEÇÃO III – DA RECUSA DE INSCRIÇÃO****SEÇÃO IV – DA DIVULGAÇÃO****SEÇÃO V – DA RESERVA DE INSCRIÇÃO****SEÇÃO VI – DAS INFORMAÇÕES FALSAS**

## **CAPÍTULO XII – OFICIAIS DE COMPETIÇÃO**

**SEÇÃO I – DA RELAÇÃO DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO**

**SEÇÃO II – DOS OFICIAIS INDISPENSÁVEIS**

**SEÇÃO III – DA NOMEAÇÃO**

**SEÇÃO IV – DAS FUNÇÕES NÃO PERMITIDAS**

**SEÇÃO V – DA REMUNERAÇÃO DOS OFICIAIS**

**SEÇÃO VI – DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**

**SEÇÃO VII – DO DIRETOR DE PROVA**

**SEÇÃO VIII – DO SECRETÁRIO DE PROVA**

**SEÇÃO IX – DO SERVIÇO DE CRONOMETRAGEM**

**SEÇÃO X – DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS**

**SEÇÃO XI – DOS VISTORIADORES**

**SEÇÃO XII – DOS OFICIAIS DE REABASTECIMENTO**

**SEÇÃO XIII – DOS OFICIAIS DE BOX**

**SEÇÃO XIV – DOS OFICIAIS PISTA E DOS SINALIZADORES**

**SEÇÃO XV – DO OFICIAL DE RESGATE**

**SEÇÃO XVI – DOS JUÍZES DE LARGADA E DE CHEGADA**

**SEÇÃO XVII – DOS CONTROLADORES DE HANDICAP**

## **PISTA**

### **CAPÍTULO XIII - PROCEDIMENTOS DE PISTA**

**SEÇÃO I – DA SUPERVISÃO E INTERVENÇÃO DE PISTA**

**SEÇÃO II – DA ORGANIZAÇÃO DE PISTA**

**SEÇÃO III – DO PARQUE FECHADO**

**SEÇÃO IV – DO “SAFETY-CAR”**

**CAPÍTULO XIV - SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO I – DO POSTO DE SINALIZAÇÃO E DE DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)**

**SEÇÃO II – DO EQUIPAMENTO NO POSTO DE SINALIZAÇÃO E DE DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)**

**SEÇÃO III – DA OPERAÇÃO**

**SEÇÃO IV – DOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO V – DOS EQUIPAMENTOS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO VI – DAS FUNÇÕES DOS OFICIAIS DOS POSTOS DE SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO VII – DA SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO VIII – DAS DIMENSÕES DAS BANDEIRAS**

**SEÇÃO IX – DOS SINAIS POR BANDEIRAS UTILIZADAS PELO DIRETOR DE PROVA**

**SEÇÃO X – DAS BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

**SEÇÃO XI – DA SINALIZAÇÃO LUMINOSA**

**SEÇÃO XII – DAS LUZES DE PARTIDA**

**SEÇÃO XIII – DAS PLACAS DE LARGADA**

**PROVAS**

**CAPÍTULO XV - COMPETIÇÕES E DESENVOLVIMENTO**

**SEÇÃO I – DOS TREINOS LIVRES**

**SEÇÃO II – DA TOMADA DE TEMPO**

**SEÇÃO III – DO BRIEFING**

**SEÇÃO IV – DO WARM UP**

**SEÇÃO V – DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA**

**SEÇÃO VI – DA LARGADA**

**SEÇÃO VII – DA QUEIMA DE LARGADA**

**SEÇÃO VIII – DA LINHA DE LARGADA**

**SEÇÃO IX – DA ULTRAPASSAGEM**

**SEÇÃO X – DA PARADA DE UM VEÍCULO DURANTE UMA CORRIDA**

**SEÇÃO XI – DA ENTRADA DOS BOXES**

**SEÇÃO XII – DO REABASTECIMENTO**

**SEÇÃO XIII – DA INTERUPÇÃO DE UMA PROVA**

**SEÇÃO XIV – DO REINÍCIO À INTERRUPÇÃO DE UMA PROVA**

**SEÇÃO XV – DA SAÍDA DOS BOXES**

**SEÇÃO XVI – DA CHEGADA**

**SEÇÃO XVII – DA CLASSIFICAÇÃO FINAL**

**SEÇÃO XVIII – DO TEMPO DE PILOTAGEM**

**SEÇÃO XIX – DO RESULTADO DA VISTORIA TÉCNICA**

**SEÇÃO XX – DA PESAGEM DOS VEÍCULOS**

## **PENALIZAÇÕES**

### **CAPÍTULO XVI – PENALIZAÇÕES**

**SEÇÃO I – DAS INFRAÇÕES AOS REGULAMENTOS**

**SEÇÃO II – DA ESCALA DE PENALIDADES**

**SEÇÃO III – DAS MULTAS**

**SEÇÃO IV – DA EXCLUSÃO**

**SEÇÃO V – DA DESCLASSIFICAÇÃO**

**SEÇÃO VI – DA SUSPENSÃO**

**SEÇÃO VII – DA DESQUALIFICAÇÃO**

**SEÇÃO VIII – DA PERDA DE PRÊMIOS**

**SEÇÃO IX – DAS MODIFICAÇÕES DA CLASSIFICAÇÃO E DOS PRÊMIOS**

**SEÇÃO X – DA PUBLICAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES**

**SEÇÃO XI – DA REVISÃO DAS PENALIZAÇÕES**

**SEÇÃO XII – DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO**

**CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES**

**SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO**

**SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO**

**SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO**

**SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO**

**SEÇÃO V – DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO**

**SEÇÃO VI – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS**

**SEÇÃO VII – DA CONVOCAÇÃO**

**SEÇÃO VIII – DA DECISÃO**

**CAPÍTULO XVIII – DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**

**SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECURSO**

**SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO**

**SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO**

**SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECURSO**

**CAPÍTULO XIX – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS**

**SEÇÃO I – DA JURISDIÇÃO**

**SEÇÃO II – DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR**

**SEÇÃO III – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR**

**SEÇÃO IV – DO PRAZO PARA RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR**

**SEÇÃO V – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS**

## **DOCUMENTOS - FINAIS**

**CAPÍTULO XX – DOCUMENTOS OFICIAIS**

**SEÇÃO I – DA PASTA DA PROVA**

**SEÇÃO II – DOS RELATÓRIOS**

**SEÇÃO III – DAS DECISÕES DOS COMISSÁRIOS**

**CAPÍTULO – XXI – DA PROPAGANDA**

**CAPÍTULO – XXII – TERMOS TÉCNICOS – ANEXO I**

**CAPÍTULO XXIII – REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS – ANEXO IV**

**CAPÍTULO XXIV – DISPOSIÇÕES FINAIS**

## **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA 2011**

### **CAPÍTULO I - PRINCÍPIOS GERAIS**

#### **SEÇÃO I – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL DO ESPORTE**

**Art. 1º** - A Confederação Brasileira de Automobilismo, denominada neste Código como CBA, é o único poder esportivo nacional qualificado para estabelecer e aplicar os regulamentos destinados a incentivar e reger as competições e recordes automobilísticos, organizando as provas, campeonatos, torneios, copas e troféus internacionais, nacionais e interestaduais, cabendo às Federações, denominadas neste Código como FAUs, a organização desses eventos no âmbito estadual.

#### **SEÇÃO II – DO CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA**

**Art. 2º** - Para permitir que os poderes competentes sejam exercidos de modo justo e equilibrados, a CBA estabelece o presente Código Desportivo do Automobilismo, denominado a seguir apenas como Código.

**2.1** - O objetivo deste Código e seus anexos e apêndices é regulamentar, incentivar e facilitar a prática do esporte automobilístico.

**2.2** - O presente Código foi elaborado pela CBA, ficando expressamente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CBA ou de suas filiadas.

**2.3** - O presente Código é o conjunto de normas que regem o desporto automobilístico nacional e é de observância obrigatória em conjunto com o Código Desportivo Internacional da FIA.

#### **SEÇÃO III – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL**

**Art. 3º** - Toda federação filiada, denominada neste Código como FAU, ou liga vinculada à CBA, e toda associação desportiva filiada a uma dessas federações e/ou ligas, serão consideradas como conhecedoras deste Código, devendo respeitá-lo e fazer com que seja respeitado em sua íntegra.

**3.1** - Consciente desta aquiescência e desta obrigação, apenas uma Federação por Unidade Federativa será reconhecida pela CBA como único poder estadual para a execução do presente Código e controlar o esporte automobilístico no espaço territorial colocado sob a sua tutela.

**3.2** – As associações desportivas de uma Unidade da Federação são submetidas ao poder esportivo exercidas pela FAU representante do território junto à CBA.

**3.3** – Nas unidades da Federação onde não houver uma FAU devidamente regularizada nos termos deste Código, a CBA, a seu critério, poderá delegar de forma provisória, competência para que uma FAU exerça o poder desportivo até a regularização da pendência.

#### **SEÇÃO IV – DA DELEGAÇÃO DE UM PODER ESPORTIVO**

**Art. 4º** - Toda FAU tem o direito de delegar a uma ou mais associações desportivas, todo ou parte do poder esportivo que lhe for conferido pelo presente Código, no que tange aos eventos em âmbito estadual.

**4.1** - Nos eventos internacionais, nacionais e interestaduais, tal delegação somente poderá existir com a aprovação da CBA.

**4.2** – Uma FAU poderá retirar delegação concedida a uma associação desportiva.

### **CAPÍTULO II - NOMENCLATURA E ABREVIATURAS**

#### **SEÇÃO I – DA NOMENCLATURA**

**Art. 5º** - As definições e abreviaturas indicadas a seguir são adotadas no presente Código e seus anexos e apêndices, nos regulamentos nacionais e seus anexos e apêndices, e em todos os regulamentos particulares que serão de emprego geral.

#### **SEÇÃO II – DAS ABREVIATURAS**

**Art. 6º** - As abreviaturas utilizadas neste Código são as seguintes:

- I – FIA** - Federação Internacional de Automobilismo.
- II – CBA** - Confederação Brasileira de Automobilismo.
- III – FAU** - Federação de Automobilismo.
- IV – CDI** - Código Desportivo Internacional.
- V – CDA** - Código Desportivo do Automobilismo.
- VI – CTDN** - Conselho Técnico Desportivo Nacional.
- VII – CNC** - Comissão Nacional de Circuitos.
- VIII – CNV** - Comissão Nacional de Velocidade.
- IX – CNVT** - Comissão Nacional de Velocidade na Terra.
- X – CNK** - Comissão Nacional de Kart.
- XI – CNR** - Comissão Nacional de Rally
- XII – CNFE** - Comissão Nacional de Fora de Estrada.
- XIII – CNA** - Comissão Nacional de Arrancada, Drifiting, Recordes e Testes.
- XIV – CNATT** - Comissão Nacional de Veículos Históricos, Transporte e Turismo.
- XV – ASN** - Auto Sport Nacional.

### **CAPÍTULO III – VEÍCULOS**

## SEÇÃO I – VEÍCULO

**Art. 7º** - São aparelhos movidos por seus próprios meios, que se desloquem de forma constante, apoiados sobre a superfície terrestre, seja direta ou indiretamente por meio mecânico, e cuja propulsão e direção sejam constantes e inteiramente controladas por algo ou alguém a bordo e, para fins deste Código se subdividem:

**I - Automóvel** - Veículo terrestre, que se movimenta sobre quatro rodas ou mais não alinhadas, sempre em contato com o solo, sendo pelo menos duas rodas por propulsão e duas para a direção.

**II - Veículo Especial** – Veículo terrestre com quatro ou mais rodas, mas que a propulsão não é assegurada pelas rodas.

**III - Veículo de Efeito Solo** – Veículo terrestre que para se deslocar se utiliza de objetos apoiados no solo por intermédio de uma camada de ar que o pressurize.

**7.1** – Os veículos com duas ou três rodas não se enquadram entre os regidos por este Código.

## SEÇÃO II – DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

**Art. 8º** - Durante as competições os veículos deverão ser identificados por números, obedecendo à seguinte regra:

**I** - Ser de cor contrastante com o fundo do veículo, exceto para o kart, cuja regulamentação específica deverá ser obedecida.

**II** - O veículo deverá dispor de números nas laterais e onde estabelecer o regulamento da categoria.

**III** - As dimensões obedecerão à seguinte tabela:

TIPO DO VEÍCULO	ALTURA MÍNIMA	LARGURA MÍNIMA DO TRAÇO
Monoposto	200 mm	40 mm
Biposto ou outros	260 mm	45 mm
Kart	150 mm	20 mm

**8.1** - Os regulamentos das categorias poderão definir o formato e as demais localizações dos números, observando-se as medidas mínimas acima estabelecidas.

**8.2** – A falta, rompimento ou violação dos números, por si só caracterizará uma irregularidade técnica.

**8.3** – Não serão aceitos números improvisados com fita adesiva ou outro tipo de improvisação, o que por si só caracterizará uma irregularidade técnica.

**8.4** – No veículo, além do número deverão estar escritos os nomes, grupo sanguíneo e respectivos fatores RH dos pilotos e navegadores, bem como adesivos com a logomarca da CBA e/ou FAU, este em caso de evento estadual.

**8.4.1** – Os adesivos da CBA e/ou FAU serão fornecidos pelo organizador da competição e terão sua localização determinada no correspondente regulamento da categoria.

**8.5** – Os veículos deverão se enquadrar nos critérios especificados no regulamento técnico da categoria.

**8.5.1** – Se um veículo não estiver de acordo com o regulamento técnico, a ausência de vantagem de desempenho não será em qualquer hipótese considerado como elemento de defesa.

### **SEÇÃO III – DAS HOMOLOGAÇÕES**

**Art. 9º** – Todo veículo, para participar de competições deverá ter homologação da FIA ou CBA, obedecendo a critérios de fabricação e de segurança especificados pelas entidades em regulamento específico.

**9.1** – As regras para homologação serão detalhas pela CBA em documento específico.

**9.2** – A critério da CBA poderão ser estabelecidas taxas para homologação de veículos.

## **CAPÍTULO IV – MODALIDADES e CATEGORIAS DESPORTIVAS**

### **SEÇÃO I – VELOCIDADE**

**Art. 10º** - São provas disputadas com veículos monopostos, bipostos ou com maior capacidade, incluindo caminhões, realizadas em circuitos fechados, permanentes ou não, em piso pavimentado, com distância cronometrada, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

### **SEÇÃO II – VELOCIDADE NA TERRA**

**Art. 11** – São provas disputadas com veículos monopostos, bipostos ou com maior capacidade realizadas em circuitos fechados, permanentes ou não, em piso não pavimentado, com distância cronometrada, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

### **SEÇÃO III – SUBIDA DE MONTANHA**

**Art. 12** – São provas disputadas com veículos de turismo ou protótipos fechados nas quais os veículos largam individualmente, realizadas em percursos fechados, não permanentes, em subida, em piso pavimentado ou não, com percurso cronometrado, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

### **SEÇÃO IV – RALLY DE REGULARIDADE**

**Art. 13** – São provas disputadas com veículos bipostos ou com maior capacidade, incluindo caminhões, com largada individual, realizadas em percursos abertos ao tráfego normal de veículos, em piso pavimentado ou não, em trechos não cronometrados de deslocamento e

percursos cronometrados cuja velocidade média estabelecida é determinante para a apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO V – RALLY DE VELOCIDADE**

**Art. 14** – São provas disputadas com veículos bipostos ou com maior capacidade, incluindo caminhões, com largada individual, realizadas em percurso fechados não permanentes, com piso pavimentado ou não, em trechos não cronometrados de deslocamento e percursos cronometrados, cuja velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO VI – FORA DE ESTRADA**

**Art. 15** – São provas disputadas com veículos bipostos ou com maior capacidade, incluindo caminhões com largada individual ou dois em dois veículos, realizadas em circuitos ou percursos fechados, com piso não pavimentado com obstáculos, em percurso cronometrado, cuja velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO VII – KART**

**Art. 16** – São provas disputadas com veículos monopostos, específicos para a modalidade, realizadas em circuitos fechados permanentes ou temporários, com piso pavimentado, em distância cronometrada, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO VIII – ARRANCADA**

**Art. 17** – São provas disputadas com veículos monopostos, bipostos ou com maior capacidade, incluindo caminhões e tratores, com largada individual ou dois em dois veículos, realizadas em percursos fechados, permanentes ou temporários, em piso pavimentado ou não, com distância cronometrada, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO IX – DRIFTING**

**Art. 18** – São provas disputadas com veículos bipostos ou com maior capacidade, com largada individual ou dois em dois veículos, realizadas em percursos fechados, permanentes ou temporários, com piso pavimentado, onde os veículos deverão permanecer em constantes derrapagens, no trecho cronometrado, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado final.

#### **SEÇÃO X – TENTATIVA DE RECORDE**

**Art. 19** – São eventos realizados com veículos monopostos, bipostos ou com maior capacidade, realizadas em percursos fechados, permanentes ou temporários, com piso pavimentado ou não, onde os veículos, de forma individual, tentarão estabelecer recordes de velocidade.

## **SEÇÃO XI – VEÍCULOS HISTÓRICOS**

**Art. 20** – São provas, nas modalidades acima descritas, disputadas por veículos monopostos, bipostos ou com maior capacidade, com mais de trinta anos de fabricação.

## **SEÇÃO XII – TESTE**

**Art. 21** – São testes efetuados com veículos efetuados por montadoras, fornecedores de peças, etc.

## **SEÇÃO XIII – DAS CATEGORIAS E CLASSES**

**Art. 22** – Dentro de cada modalidade os veículos serão agrupados por categorias em função de suas características definidas em regulamento específico.

**22.1** – Cada categoria poderá ser subdividida em Classes determinada pela cilindrada do motor ou por outros critérios de distinção.

**22.1.1** – A cilindrada é o volume máximo admitido no cilindro no ciclo completo de um pistão, sendo o mesmo expresso em centímetros cúbicos, polegadas cúbicas ou litros e, para os cálculos concernentes à cilindrada dos motores, o número de PI será unicamente 3,1416.

## **SEÇÃO XIV – CATEGORIA ESCOLA**

**Art. 23** – É uma categoria na qual as competições são realizadas em circuitos, com veículos preparados por Escolas de Pilotagem reconhecidas pela CBA, Escolas Técnicas e de Nível Superior, reconhecidas pelo Ministério da Educação, destinada à formação e aperfeiçoamento de pilotos novatos, preferencialmente oriundos do kartismo.

## **CAPÍTULO V – PILOTOS, NAVEGADORES E EQUIPES**

### **SEÇÃO I – DO DIREITO DE COMPETIR**

**Art. 24** – Todos que desejarem participar de eventos automobilísticos deverão ser portadores de licença para tal, se classificando em uma das seguintes situações:

**I - Piloto** – Pessoa física que conduz um veículo em uma competição.

**II - Navegador** – Pessoa física que orienta de dentro do veículo, um piloto nas competições de Rally ou Fora de Estrada.

**III - Equipe** – Pessoa jurídica que possui em seus quadros um ou mais pilotos e um ou mais veículos regulamente inscritos em uma ou mais modalidades.

### **SEÇÃO II – DA LICENÇA**

**Art. 25** – A licença é a autorização concedida anualmente a toda pessoa física ou jurídica que tenha a intenção de participar ou tomar parte, em modalidades desportivas regulamentadas neste Código.

**25.1** – Os portadores da licença serão identificados por Cédula Desportiva emitida pela CBA

### **SEÇÃO III – DOS TIPOS DE LICENÇAS**

**Art. 26** – Estão previstos os seguintes tipos de licença:

**I - Licença de piloto** – emitida para toda pessoa física que desejar obter qualificação para condução de veículos de competição.

**II - Licença de navegador** – emitida para toda pessoa física que desejar obter qualificação para navegar veículos de competição em provas de Rally ou Fora de Estrada.

**III - Licença de equipe** – emitida para toda pessoa jurídica que desejar obter qualificação para participar de competições automobilísticas em equipe.

**26.1** – As licenças terão validade até 31 de dezembro de cada ano e deverão ser renovadas anualmente.

**26.2** – Quando estabelecidas taxas, a emissão da licença ficará condicionada à comprovação do seu respectivo pagamento.

**26.3** – Portando sua cédula desportiva em vigor, o piloto ou navegador terá acesso aos eventos automobilísticos supervisionados pela CBA e FAUs, desde que o mesmo não tenha credenciamento próprio.

**26.4** – Um piloto ou navegador inscrito em uma prova deverá, sob solicitação de um oficial qualificado desta prova, apresentar sua Cédula Desportiva.

**26.5** – Quem se inscrever, pilotar, exercer função oficial ou tomar parte de qualquer maneira em uma competição interdita, será suspenso e multado por prazo e valores estipulados neste Código e, na reincidência poderá ser punido com a retirada da Cédula Desportiva.

**26.6** – O titular de uma licença de uma ASN diferente da CBA poderá participar com esta licença de provas nacionais, interestaduais ou estaduais realizadas no Brasil, de acordo com as condições estabelecidas pela sua ASN de tutela.

**26.7** – Todo piloto ou navegador que obtiver a licença de uma CBA/FAU, enquanto durar a validade desta licença, receberá a UF do território de atuação da FAU como de sua origem.

**26.8** – A CBA pode se recusar a emitir uma licença por não corresponder aos critérios estabelecidos neste Código, devendo especificar os motivos da recusa.

**26.9** – O uso de pseudônimo deve ser objeto de solicitação do interessado quando da emissão da respectiva licença.

**26.9.1** – Quem for autorizado a usar um pseudônimo não poderá utilizar o seu nome até que nova decisão da CBA emita uma nova licença.

### **SEÇÃO IV – DO REGISTRO DE PILOTO OU NAVEGADOR**

**Art. 27** – Para obter licença de piloto ou navegador, o interessado deverá encaminhar sua solicitação de licença à CBA através de uma FAU, acompanhada da seguinte documentação:

**I** - Cópia do CPF, da carteira de identidade ou certidão de nascimento no caso de menor de idade.

**II** - Atestado médico indicando que o interessado está apto para desempenhar a prática do automobilismo.

**III** - Autorização do responsável legal quando se tratar de menor de 18 (dezoito) anos.

**IV** - Comprovante de pagamento de taxa quando exigido.

**27.1** – Os documentos previstos nos incisos I acima poderão ser autenticados em cartório ou pela secretaria da FAU, desde que sejam apresentados os seus originais.

**27.2** – A inscrição do piloto ou navegador no cadastro da CBA será feita por meio eletrônico próprio pela secretaria da FAU correspondente.

**27.2.1** – O cadastramento eletrônico será o comprovante de regularidade do piloto ou navegador, até que sua cédula desportiva seja emitida.

**27.3** – A cédula desportiva será emitida pela CBA e encaminhada à FAU de origem que providenciará a entrega da mesma ao interessado, mediante assinatura de protocolo de recebimento.

**27.4** – Constatando-se qualquer informação incorreta prestada pelo requerente, serão tornadas nulas todas e quaisquer participações para qual o mesmo tiver sido inscrito sob esta condição, ficando desde já fixada a multa de 50 (cinquenta) UPs.

**27.5** – O piloto deverá solicitar a licença de acordo com a modalidade de que participa ou de que participará.

**27.6** – Quando o piloto participar de mais de uma modalidade, deverá solicitar tantas cédulas quantas forem essas modalidades, observadas as regras previstas neste Código.

## **SEÇÃO V – DO REGISTRO DE EQUIPE**

**Art. 28** – Para obter o registro de equipe, a interessada deverá encaminhar sua solicitação de licença à CBA, por intermédio da FAU correspondente à jurisdição da sua sede, acompanhada da seguinte documentação:

**I** - Requerimento para registro de equipe.

**II** - Cópia do Estatuto ou Contrato Social em que conste em seus objetivos sociais a finalidade de participação em atividades automobilísticas, devidamente registrado na junta comercial.

**III** - Cópia do cartão do CNPJ.

**IV** - Comprovação do endereço da sede, ou local de funcionamento.

**V** - Quadro constitutivo.

**VI** - Preenchimento do cadastro de integrante da equipe.

**VII** - Cópia da Carteira de Identidade dos integrantes da equipe.

**VIII** - Indicação dos pilotos nela inscritos.

**28.1** – As equipes informarão a CBA, no prazo máximo de 10 (dez) dias, qualquer modificação em sua direção, estatuto ou contrato social, admissão ou demissão de integrantes da equipe e alteração de pilotos.

**28.2** – Sempre que, em um campeonato, estiver inserido também campeonato de equipes, o registro das equipes participantes na CBA será obrigatório.

**28.3** – Não será permitida aos integrantes das equipes pertencerem, no mesmo momento, a mais de uma equipe no mesmo campeonato.

## **SEÇÃO VI – DAS MODALIDADES DE PILOTOS**

**Art. 29** – Ficam estabelecidas as seguintes modalidades de pilotos:

- Piloto de Velocidade;
- Piloto de Velocidade na Terra;
- Piloto de Rally;
- Navegador de Rally;
- Piloto Fora de Estrada.
- Piloto de Arrancada e Drifting.
- Piloto de Kart.
- Piloto de Veículos Históricos.
- Piloto Portador de Necessidades Especiais.

## **SEÇÃO VII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE**

**Art. 30** – Para participação em provas de Velocidade em pista pavimentada e Subida de Montanha, será exigida a Licença de Piloto de Velocidade cuja graduação será a seguinte:

**I** - Licença Master

**II** - Piloto Graduado de Competição "A" – **PGCA**.

**III** - Piloto Graduado de Competição "B" – **PGCB**.

**IV** - Piloto de Competição – **PC**.

**30.1** – Para emissão da licença de PC, o interessado deverá completar 16 (dezesesseis) anos de idade no ano da filiação.

**30.1.1** – Os portadores de licença PC somente poderão participar de provas com veículos da categoria Turismo equipados com motores aspirados até 2.000 cc ou turbo até 1.500 cc e monopostos categoria escola.

**30.2** – Para emissão da licença de PGCB, o piloto deverá se enquadrar em uma das seguintes condições:

**I** - Ser portador da Licença PC, e participar de pelo menos 5 (cinco) provas, com um mínimo de 15 (quinze) veículos por prova, desde que tenha completado 75% (setenta e cinco por cento) do percurso de cada uma delas num intervalo não superior a 2 (dois) anos.

**II** - Ter sido campeão ou vice-campeão nacional de motociclismo em categorias com cilindrada igual ou superior a 350 cc.

**III** - Possuir diploma de curso de pilotagem emitido por escola de pilotagem reconhecida pela CBA.

**IV** - Ter se sagrado campeão ou vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Velocidade na Terra nos últimos 2 (dois) anos.

**V** - Ter se sagrado campeão de Campeonatos Estaduais de Velocidade na Terra nos últimos 2 (dois) anos.

**VI** - Ter se sagrado campeão ou vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Subida de Montanha nos últimos 2 (dois) anos.

**VII** - Ter se sagrado campeão ou vice campeão de Campeonatos Nacionais de Rally de Velocidade nos últimos 2 (dois) anos.

**VIII** - Ter participado efetivamente nas categorias PGK e PSK "B/A" durante 2 (dois) anos consecutivos.

**30.2.1** - Os portadores de licença PGCB somente poderão participar de provas observando-se os seguintes limites:

- a) Veículos tipo Fórmula ou Protótipos com motores aspirados até 2.000 cc ou turbo até 1.500 cc
- b) Veículos Turismo ou Gran-Turismo com motores aspirados até 3.000 cc ou turbo até 2.000 cc.

**30.2.2** - Para validação contido no inciso V acima, a FAU deverá encaminhar à CBA cópia do regulamento do campeonato e de todas as classificações (relatório de cronometragem) das provas válidas para o mesmo, desde que esses campeonatos tenham sido disputados por um número mínimo de 15 (quinze) participantes na média das provas que compuserem o campeonato, que não poderá ser inferior a 6 (seis).

**30.3** - Para emissão da licença de PGCA, o piloto deverá se enquadrar em uma das seguintes condições:

**I** - Ser portador da Licença PGCB e ter se classificado entre os 5 (cinco) primeiros colocados na classificação final da temporada anterior, em campeonato nacional, com participação mínima de 15 (quinze) veículos.

**II** - Ter participado de no mínimo 5 (cinco) provas reconhecidas pela CBA, de âmbito internacional.

**III** - Ter sido campeão ou vice-campeão de campeonatos realizados pelas FAUs nos últimos 2 (dois) anos, desde que esses campeonatos tenham sido disputados por veículos equipados com motores com cilindrada acima de 1.600 cc, tido um número mínimo de 20 (vinte) participantes na média das provas que compuserem o campeonato, que não poderão ser inferior a 8 (oito).

**30.3.1** - Para validação o inciso III acima, a FAU deverá encaminhar à CBA cópia do regulamento do campeonato e de todas as classificações (relatório de cronometragem) das provas válidas para o mesmo.

**30.3.2** - Os Torneios, Copas ou Troféus não darão direito a graduação para PGCA.

**30.3.3** – As promoções de PC para PGCB ou de PGCB para PGCA não serão compulsórias, cabendo ao interessado manifestar sua intenção em ser promovido.

**30.3.4** – Caso o piloto não manifeste seu interesse na promoção acima, nova avaliação não poderá ser efetuada durante o mesmo ano, somente sendo possível a promoção por ocasião de nova renovação da licença no próximo ano.

**30.3.5** – Na situação acima, a promoção a uma categoria superior, mesmo com o piloto se enquadrando nas exigências para tal, somente poderá ocorrer quando da emissão de nova licença.

**30.3.6** – Para participar de provas com Caminhões os pilotos deverão possuir licença **PGCA** e ter 21 (vinte um) anos de idade.

**30.3.7** – O portador da licença PGCA que deixar de renová-la por prazo igual ou superior a 5 (cinco) anos, retornará automaticamente à categoria PGCB.

**30.4** – Para a emissão da Licença Master, o piloto deverá ser portador de Cédula PGCA, estar inscrito em uma das equipes participantes de campeonatos especiais e atender a uma das seguintes exigências:

**I** - Ter participado de provas válidas pelo Campeonato Mundial de Fórmula 1.

**II** - Ser ou ter sido contratado por equipes participantes do Campeonato Mundial de Fórmula 1, mesmo na condição de piloto reserva ou de teste.

**III** - Ter sido campeão ou vice-campeão mundial de automobilismo em quaisquer modalidades de provas de velocidade disputada em piso pavimentado.

**IV** - Ter sido campeão ou vice-campeão, na categoria principal, de Campeonato Internacional reconhecido pela FIA.

**V** - Ter se classificado até o décimo quinto lugar no Campeonato Brasileiro de Stock Car V8 a partir de 2004.

**VI** - Ter sido campeão ou vice-campeão do Campeonato Brasileiro de Stock Car Light a partir de 2004.

**VII** - Ter sido campeão ou vice-campeão do Campeonato Brasileiro de Stock Car a partir de 2010.

**VIII** - Ter participado em Campeonatos de outras ASNs com destacado currículo desportivo avaliado, a critério da CBA, com base em documentação fornecida oficialmente pela ASN.

**IX** – Excepcionalmente, a CBA poderá aprovar a emissão de uma Licença Master considerando que os interessados tenham respondido ao objetivo de procedimento de qualificação, esta emissão estará vinculada a informação da empresa promotora do campeonato, relacionada aos trâmites contratuais.

**30.5** – Quanto aos tipos de provas, a participação de pilotos de velocidade obedecerá ao seguinte critério:

**I – Campeonatos Nacionais ESPECIAIS** – Portador de Licença Master, quando assim for estabelecido no correspondente regulamento da categoria.

**II – Campeonatos Nacionais “A”** – PGCA, quando assim for estabelecido no correspondente regulamento da categoria.

**III – Campeonatos Nacionais “B”** – PGCA ou PGCB, quando assim for estabelecido no correspondente regulamento da categoria.

**IV – Campeonatos Estaduais** – PGCA, PGCB e PC

**V – Provas, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais** – PGCA e PGCB conforme estiver estabelecido no correspondente regulamento da categoria.

**VI – Provas, Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais ou Estaduais** – PGCA, PGCB e PC.

## **SEÇÃO VIII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE NA TERRA**

**Art. 31** – Para participação em provas de Velocidade na Terra, será exigida a Licença de Piloto de Velocidade na Terra – PVT ou de Piloto Júnior de Velocidade na Terra – PJVT, cujos critérios de admissão serão os seguintes:

**I - Piloto Graduado “A” de Velocidade na Terra – PGVT “A”– Promovido da categoria PGVT “B”.**

**II - Piloto Graduado “B” de Velocidade na Terra – PGVT “B”– Promovido da categoria PVT.**

**III - Piloto de Velocidade na Terra – PVT** – Ter a idade mínima de 16 (dezesesseis) anos completos por ocasião da emissão da Licença.

**IV - Piloto Júnior de Velocidade na Terra – PJVT** – Ter a idade mínima de 12 (doze) anos completos e máxima de 16 (dezesesseis) anos incompletos, por ocasião da emissão da Licença.

**31.1** – Os pilotos portadores de Licença PJVT somente poderão participar de provas de Mini Fórmula Tubular disputadas apenas entre esses pilotos.

## **SEÇÃO IX – DOS PILOTOS E NAVEGADORES DE RALLY**

**Art. 32** – Para participação em provas nas modalidades de Rally será exigida a Licença de Piloto ou Navegador de Rally, cujos critérios de admissão serão os seguintes:

**I - Piloto Estreante de Rally – PER** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**II - Navegador Estreante de Rally – NER** – Ter no mínimo 16 (dezesesseis) anos completos por ocasião da emissão da Licença.

**III - Piloto de Rally – PR** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**IV - Navegador de Rally – NR** – Ter no mínimo 16 (dezesesseis) anos completos por ocasião da emissão da Licença.

**V - Piloto Graduado de Rally – PGR** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**VI - Navegador Graduado de Rally – NGR** – Ter no mínimo 16 (dezesesseis) anos completos por ocasião da emissão da Licença.

**32.1** – Os Pilotos Estreantes de Rally e os Navegadores Estreantes de Rally, poderão participar também dos Campeonatos de Rally Universitário, com a comprovação de estar matriculado em uma Instituição de Ensino Superior.

**32.2** – Os Pilotos e Navegadores oriundos da categoria Turismo de Rally serão enquadrados em 2011 na categoria Piloto e Navegador de Rally.

**32.3** – Serão promovidos à Categoria Graduado de Rally, os Pilotos e Navegadores de Rally (PR e NR) que preencherem os seguintes requisitos:

- Os Campeões e Vice-Campeões dos Campeonatos e Torneios da CBA e FAUs;(automático)
- Os classificados do 3º ao 6º nos Campeonatos e Torneios da CBA e FAUs;(opcional)

**32.4** – Durante uma competição, os portadores da Licença de Piloto de Rally poderão atuar como Navegadores, entretanto, os portadores de Licença de Navegadores de Rally ficarão restritos à função de Navegadores.

## **SEÇÃO X – DOS PILOTOS DE ARRANCADA E DRIFTING**

**Art. 33** – Para participação em provas de Arrancada e Drifting será exigida a Licença de Piloto de Arrancada, cujos critérios de admissão serão os seguintes:

**I - Piloto de Arrancada – PAR** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**II - Piloto Junior de Arrancada – PJAR** - Ter a idade mínima de 10 (dez) anos por ocasião da emissão da Licença e somente poderão participar de provas em circuitos permanentes.

## **SEÇÃO XI – DOS PILOTOS DE KART**

**Art. 34** – Para participação em provas de Kart, será exigida Licença de Piloto de Kart, observada a seguinte graduação:

**I - Piloto Mirim de Kart – PMK.**

**II - Piloto Cadete de Kart – PCK.**

**III - Piloto Júnior Menor de Kart – PJMK.**

**IV - Piloto Júnior de Kart – PJK.**

**V - Piloto de Kart – PK.**

**VI - Piloto Graduado de Kart – PGK.**

**VII - Piloto Sênior de Kart "B"– PSKB.**

**VIII - Piloto Sênior de Kart "A"– PSKA.**

**IX – Piloto de Kart Indoor - PKI**

**34.1** – Para requerer a Licença de Kart em 2011, os interessados deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento:

**I - PMK** – de 2003 a 2005.

**II - PCK** – de 2000 a 2003.

**III - PJMK** – de 1998 a 2000.

**IV - PJK** – de 1997 a 1998.

**V - PK** – de 1986 a 1997.

**VI - PGK** – de antes de 1997.

**VII - PSKB ou PSKA** – antes de 1986.

**VIII - PKI** – antes de 1997

**34.1.1** – Anualmente, a partir de 2012, os intervalos serão atualizados, mantendo-se a mesma proporção de idades.

**34.2** – São as seguintes as situações para promoções facultativas:

**I - Para PCK** – Os pilotos que tiverem Licença PMK poderão optar pela categoria PCK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

**II - Para PJMK** – Os pilotos que tiverem licença PCK poderão optar pela categoria PJMK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

**III - Para PJK** – Os pilotos que tiverem licença PJMK poderão optar pela categoria PJK, observado o limite de data de nascimento estabelecido no Artigo anterior.

**34.3** – Os pilotos PSKA poderão optar pela categoria PGK

**34.4** – Serão compulsoriamente promovidos para a categoria PGK, os pilotos que atingirem uma das seguintes situações:

**I** - Ter se classificado entre os 5 (cinco) primeiros colocados no Campeonato Brasileiro nas categorias PJK ou PK observado os limites de idade.

**II** - Ter se classificado entre os 2 (dois) primeiros colocados na Copa Brasil ou em Campeonatos organizados pelas FAUs nas categorias PJK ou PK observado os limites de idade.

**34.5** – Respeitados os limites de data de nascimento, e independentemente da categoria que estiver licenciado, os pilotos diplomados em escola de pilotagem reconhecida pela CBA poderão ser admitidos na categoria PGK.

**34.6** – A critério das FAUs, e por solicitação dos pilotos classificados entre a 3ª e a 10ª posição nos seus campeonatos, nas categorias PJK ou PK poderão ser promovidos para a categoria PGK.

**34.7** – Os pilotos que atingirem os limites de data de nascimento estabelecidos no Artigo 34.1 serão compulsoriamente transferidos para a graduação que corresponda à data de seu nascimento.

**34.8** – Os pilotos portadores de licença PK nascidos antes de 1986 serão automaticamente promovidos para a PSKB.

**34.9** – Os iniciantes na categoria nascidos antes de 1986 serão enquadrados na categoria PSKB.

## **SEÇÃO XII – DOS PILOTOS DE VEÍCULOS HISTÓRICOS**

**Art. 35** – Para participação em provas nas modalidades de Rally de Regularidade e de Subida de Montanha, da qual participarem, exclusivamente Veículos Históricos será exigida Licença de Piloto ou de Navegador de Veículos Históricos, cujos critérios de admissão serão os seguintes:

**I - Piloto de Veículos Históricos – PVH** – Ter idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**II - Navegador de Veículos Históricos – NVH** – Ter idade mínima de 16 (dezesseis) anos por ocasião da emissão da Licença.

**35.1** – Durante uma competição, os portadores da Licença de PVH poderão atuar como Navegadores, entretanto, os portadores de Licença de NVH ficarão restritos à função de Navegadores.

**35.2** – Os portadores das Licenças regulares para competir em Rally e em Subida de Montanha poderão participar de eventos de Veículos Históricos, sem necessidade de emissão de Licença de Piloto ou Navegador de Veículos Históricos.

### **SEÇÃO XIII – DOS PILOTOS FORA DE ESTRADA**

**Art.36** – Para participação em provas nas modalidades Fora de Estrada será exigida a Licença de Piloto Fora de Estrada, cujos critérios de admissão serão os seguintes:

**I - Piloto Fora de Estrada – PFE** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

**II - Piloto Graduado Fora de Estrada – PGFE** - Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos por ocasião da emissão da Licença e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

### **SEÇÃO XIV – PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS - PPNE**

**Art. 37** – À exceção das doenças evolutivas ou crônicas que impeçam a prática do esporte automobilístico e os possuidores de visão eliminatória, toda pessoa apresentando uma necessidade especial adquirida ou congênita e que, depois da liberação da Comissão Médica Nacional ou Estadual, se existir, ou de um médico designado pela CBA ou FAU, não poderá obter uma Licença de Piloto, mas poderá obter uma Licença Nacional para Portadores de Necessidades Especiais, se as condições nos seguintes níveis forem cumpridas:

**I - No nível médico** – avaliação das possibilidades do postulante.

**II - No nível desportivo** – avaliação das possibilidades de condução do postulante, sobretudo quanto à sua capacidade de sair de um veículo em caso de perigo imediato (acidente, incêndio, etc.).

**III - No nível técnico** – A FAU da qual depende o piloto deverá fornecer um laudo indicando as modificações que deverão ser feitas no veículo do piloto.

**37.1** – Se a avaliação no nível médico for favorável, o postulante deverá participar, de preferência em um circuito permanente, na presença de uma autoridade desportiva designada pela CBA/FAU, de um teste de pilotagem que permita a avaliação da sua capacidade.

**37.2** – No teste acima, deverá ser feita uma avaliação sobre a capacidade de sair de um veículo de forma rápida, observando-se o seguinte:

**I** - O postulante deverá, a partir da posição sentada no tipo de veículo que irá utilizar, conseguir sair do mesmo por seus próprios meios e se locomover, neste veículo da posição vertical para horizontal.

**II** - Posicionado horizontalmente, ele deverá conseguir se movimentar sem dificuldade nos dois sentidos.

**37.3** – Depois de aprovado nas avaliações médica e desportiva, o postulante deverá fornecer uma ficha técnica descritiva das transformações eventuais de seu veículo.

**37.4** – Uma vez de posse das avaliações médica, desportiva e técnica, caberá à CBA, em último nível, a tarefa de autorizar ou não a emissão de Licença para Portador de Necessidades Especiais, observadas as seguintes restrições/autorizações:

**I** - Os Licenciados como Pilotos Portadores de Necessidades Especiais não poderão participar de provas onde as largadas são feitas separadamente para cada competidor.

**II** - Poderão participar de provas em circuitos, com largada agrupada, à exceção de provas de monopostos.

**III** - Poderão participar de provas de kart.

**37.5** – A Secretaria da Prova em que houver participação de Pilotos Portadores de Necessidades Especiais reunirá os competidores portadores de necessidades especiais ou não, devendo assegurar que os serviços de emergência estejam avisados dos números dos veículos conduzidos por Portadores de Necessidades Especiais.

## **SEÇÃO XV – DAS LICENÇAS INTERNACIONAIS**

**Art. 38** – A emissão de todas as licenças internacionais é regida pelos artigos 45, 47 e 70 e pelo Anexo "L" do CDI.

**38.1** – Com exceção das Licenças de Kart, os interessados deverão ter 16 (dezesseis) anos de idade completos no dia 1º de janeiro do primeiro ano da validade da licença.

**38.2** – Os graus de licença da FIA são os seguintes:

**I - Super Licença de Piloto** – requerida para a o Campeonato do Mundo de Fórmula 1.

**II - Grau "A"** – requerido para a Fórmula 1, GP2, Champ Car e IRL e válida para todas as outras provas inscritas no calendário internacional da FIA, exceto a especificada acima.

**III - Grau "B"** – requerido para os Campeonatos CMVT, GT e F2 da FIA e para as outras provas internacionais que poderão ser especificados nos regulamentos da ASN do país organizador e válidas para todas as outras provas inscritas no calendário internacional da FIA, exceto as especificadas acima.

**IV - Grau "C"** – para campeonatos de Autocross, de Rallycross e de Caminhões da FIA e válida para todas as outras provas inscritas no calendário internacional da FIA, exceto as especificadas acima.

**V - Grau "R"** – válido para todas as provas de estrada (rally, rally todo terreno, provas de subida e outras provas nas quais as largadas são feitas separadamente a cada competidor), inscritas no calendário internacional da FIA.

**VI - Grau "D"** – licença que permite às pessoas que normalmente não detenham licença de competidor, participar de certas provas de características específicas e que têm inscrições internacionais, indicadas como de grau "D" no calendário internacional da FIA.

**38.3** – Para classificação dos requerentes nos graus de licença da FIA, serão observadas as condições estabelecidas no Anexo "L" do CDI, assim como o currículo de desempenho do piloto no Brasil.

**38.4** - A todo e qualquer piloto de kart que tenha idade mínima de treze anos completos, para obtenção da licença internacional, e que possua em seu currículo desportivo, claras condições de representar dignamente o Brasil, será concedido esse documento, correspondente à sua respectiva categoria.

#### **SEÇÃO XVI – DOS DIPLOMADOS EM ESCOLAS DE PILOTAGEM**

**Art. 39** – Para os pilotos diplomados por escolas técnicas de pilotagem reconhecidas pela CBA, será expedida a Cédula Desportiva Nacional nos termos previstos neste Código.

**39.1** - Os pilotos diplomados em escolas técnicas de pilotagem reconhecidas pela CBA, deverão requerer sua Cédula Desportiva em no máximo doze meses após a data de emissão do Diploma.

**39.2** - Após o prazo acima estipulado o piloto deverá apresentar um comprovante de reavaliação da mesma escola em que obteve o Diploma.

#### **SEÇÃO XVII – DA INDUMENTÁRIA**

**Art. 40** – Durante toda a prova, os pilotos deverão estar equipados com indumentária apropriada, especificada pela CBA, com no mínimo macacão, luvas, sapatilhas e capacete.

**40.1** – No macacão e capacete deverão estar escritos o nome do piloto, seu grupo sanguíneo e o respectivo fator RH.

**40.2** – Toda a indumentária utilizada deverá ser homologada pela FIA ou CBA e se encontrar dentro do prazo de validade.

**40.3** – Os regulamentos das categorias e os regulamentos particulares das provas poderão estabelecer a indumentária exigida para participação de pilotos, navegadores e mecânicos.

#### **SEÇÃO XIII – RECOMENDAÇÕES GERAIS**

**Art. 41** – Os pilotos, navegadores e equipes deverão:

**I** – Manter atualizada sua licença da CBA.

**II** – Assinar a ficha de inscrição atualizando os dados constantes da mesma.

- III** – Conhecer este Código, regulamento desportivo e técnico da categoria em que competirá.
- IV** – Conhecer o regulamento particular da prova, identificando os oficiais da mesma, que serão os responsáveis pela sua condução.
- V** – Conhecer o capítulo relativo a reclamações ou recursos deste Código.
- VI** – Utilizar a indumentária regulamentada para participação no evento.
- VII** – Verificar o vencimento da homologação da indumentária e dos componentes do seu veículo.
- VIII** – Manter o sistema de combate a fogo do veículo carregado e pronto para ser utilizado.
- IX** – Revisar o estado de conservação dos itens de segurança do seu veículo.
- X** – Jamais ingerir bebidas alcoólicas, antes e durante os eventos.
- XI** – Respeitar pilotos, componentes de equipes, oficiais de competição, promotores e público em geral.
- XII** – Conhecer, saber o significado e respeitar as bandeiras e placas de sinalização.
- XIII** – Sempre que houver necessidade de parar o veículo na pista, procurar deixá-lo em local seguro para si e para os outros competidores, deixando no local o volante do veículo.
- XIV** – Utilizar sempre o circuito oficial descrito no regulamento particular da prova.
- XV** – Utilizar macacão devidamente fechado e a sapatilha com cadarço amarrado, no momento de receber a premiação.
- XVI** – Anti doping: A absorção de substâncias naturais ou químicas, conforme lista divulgada pela FIA, durante uma competição, é proibida.

## **CAPÍTULO VI – ORGANIZAÇÃO DAS COMPETIÇÕES**

### **SEÇÃO I – DAS CONDIÇÕES GERAIS**

**Art. 42** - Todas as manifestações desportivas de automobilismo nacionais, interestaduais e estaduais organizadas no Brasil serão regidas pelo presente Código e serão assim definidas:

**I - Evento** – É um acontecimento organizado com objetivos automobilísticos, compreendendo uma ou várias provas ou modalidades desportivas.

**II - Prova** – É uma competição integrante de um evento e corresponde ao intervalo entre a largada e chegada dos competidores, podendo ser:

- a) De velocidade** – que terão seus resultados definidos através da apuração dos melhores tempos obtidos para cobrir determinada distância previamente estabelecida.
- b) De regularidade** – que terão seus resultados definidos através da apuração da maior proximidade de uma média previamente estabelecida para cobrir determinada distância.
- c) De perícia** – que terão seus resultados definidos através de critérios previamente estabelecidos que podem abranger velocidade, média e perícia para cobrir determinada distância.

**III - Bateria** – É uma subdivisão de uma prova, com seus resultados determinantes para a definição da classificação ou do resultado final da mesma.

**42.1** – As provas correspondentes a Campeonatos, Torneios, Troféus ou Copas poderão ser tratadas como Etapas, porém jamais como baterias.

**42.2** – As provas em circuitos poderão comportar mais de uma bateria, cujos critérios estabelecidos no seu regulamento servirão para a definição do seu resultado final.

**42.3** – As provas em percursos poderão ser divididas em trechos, cujos critérios estabelecidos no seu regulamento servirão para a definição do resultado final.

**42.4** – Por motivo de força maior ou de segurança, a composição das baterias assim como os trechos poderão ser modificados ou cancelados por decisão dos comissários desportivos.

**42.5** – A participação em provas, de qualquer âmbito, tipo ou modalidade, somente será permitida para pilotos, navegadores e equipas portadoras de licença emitida pela CBA, observada a sua modalidade.

**42.6** – A competição se inicia no ato da inscrição do piloto, navegador ou equipa e se encerra na homologação dos documentos pela CBA ou FAU, após o julgamento de todas as pendências desportivas, técnicas e jurídicas.

## **SEÇÃO II – DO ÂMBITO DAS COMPETIÇÕES**

**Art. 43** – Quanto ao seu âmbito as provas poderão ser:

**I - Nacionais** – organizadas e supervisionadas pela CBA.

**II - Interestaduais** – organizadas pelas FAUs e supervisionadas pela CBA.

**III - Estaduais** – organizadas e supervisionadas pelas FAUs.

## **SEÇÃO III – DOS TIPOS DE COMPETIÇÕES**

**Art. 44** – As competições poderão ser:

**I - ABERTAS** – destinadas à participação de pilotos, navegadores ou equipas filiadas à CBA, ou portadores de licença emitida pela FIA, observada a regulamentação da categoria.

**II - RESERVADAS** – destinadas à participação de pilotos, navegadores e equipas filiada à CBA, ou portadores de licença emitida pela FIA, através de convite da CBA ou de uma FAU.

**III - FECHADAS** – destinadas à participação de pilotos, navegadores e equipas filiadas à CBA e também a uma associação desportiva homologada pela CBA ou FAU.

## **SEÇÃO IV - DA ORGANIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES**

**Art. 45** - Uma competição poderá ser organizada:

**I** - Pela CBA, possuidora do poder desportivo.

**II** - Pelas FAUs.

**III** – Pelas ligas filiadas à CBA.

**III** - Pelas associações desportivas filiadas às FAUs.

## **SEÇÃO V – DO RESPEITO AO CÓDIGO**

**Art. 46** - Todo organizador de uma competição, ou que dela tome parte deverá:

**I** - Conhecer o estatuto e os regulamentos da CBA, o presente Código e os regulamentos nacionais, interestaduais ou estaduais.

**II** - Submeter-se a eles sem restrições, assim como às decisões das autoridades desportivas, e às conseqüências que delas possam resultar.

**46.1** – Por falta de respeito a esses dispositivos, toda pessoa ou grupo organizador de uma competição, ou participante, perderá os benefícios da licença que a ele for atribuída e serão excluídos a título temporário ou definitivo dos eventos da CBA e/ou FAU em motivo da decisão.

**46.2** – Uma prova poderá ser organizada em percurso, em circuito, ou em ambos, mas nenhuma autorização de organização será emitida a menos que o organizador obtenha as permissões pertinentes das autoridades locais competentes.

#### **SEÇÃO VI – DA COMPETIÇÃO INTERDITADA**

**Art. 47** - Toda competição programada, inclusive com licença emitida, que não for organizada em conformidade com as disposições do presente Código e dos regulamentos nacionais, interestaduais ou estaduais, será interditada pela CBA ou FAU.

#### **SEÇÃO VII – DA COMPETIÇÃO ADIADA OU CANCELADA**

**Art. 48** – Após o início de um evento ou de uma competição, o mesmo não poderá ser adiado ou cancelado sem que as cláusulas de adiamento ou cancelamento estejam previstas no regulamento, ou sem que os comissários desportivos tenham decidido por uma das providências, por motivo de força maior ou de falta de segurança.

**48.1** – Nos casos de cancelamento ou adiamento por mais de 24 horas, os custos com inscrição deverão ser reembolsados aos pilotos que manifestarem o interesse em não participar da prova na nova data.

#### **SEÇÃO VIII – DO INÍCIO DO EVENTO**

**Art. 49** - O evento se iniciará no primeiro horário constante do regulamento particular da prova, que deverá ser aquele determinado para a abertura das inscrições.

**49.1** - Fica facultado ao organizador do evento antecipar a abertura das pré-inscrições para até 120 (cento e vinte) dias em relação à data final da mesma, ficando a seu critério a data de encerramento das inscrições, as quais serão confirmadas obedecendo ao critério estipulado no caput deste artigo.

#### **SEÇÃO IX - DO TÉRMINO DO EVENTO**

**Art. 50** – O evento terminará com a homologação da pasta da prova pelo CTDN e o referendo da presidência da CBA nas provas de âmbito nacional e pelo Presidente da FAU nas provas de âmbito estadual.

#### **SEÇÃO X – DOS LOCAIS PARA REALIZAÇÃO DO EVENTO**

**Art. 51** – Os eventos poderão ser organizados em Circuito, em Percurso ou em ambos, obedecidas as regras contidas nos Capítulos VII e VIII deste Código.

**51.1** – Para todas as conversões de medidas, a milha será contada por 1.609,444 metros.

## **CAPÍTULO VII - CIRCUITOS**

### **SEÇÃO I – DOS TIPOS DE CIRCUITOS**

**Art. 52** – Os circuitos são trajetos fechados percorridos pelos competidores que começam e terminam no mesmo ponto, e se classificam como:

**I - Circuitos Permanentes** – os construídos especificamente para provas automobilísticas, sendo os Autódromos para provas de automóveis e os Kartódromos para provas de kart.

**II - Circuitos Temporários** – os adaptados para provas automobilísticas, mais comumente chamados de “Circuitos de Rua”.

**III – Anel de Velocidade** – circuito permanente constituído de no máximo 4 (quatro) curvas, todas virando no mesmo sentido.

### **SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS CIRCUITOS**

**Art. 53** – Para homologação dos circuitos destinados à utilização em eventos incluídos no calendário nacional, será observado o seguinte:

**I** - A CBA, através de sua Comissão de Circuitos, fará vistorias nos circuitos indicados, elaborando laudos das condições dos mesmos, propondo quando necessário, as modificações que julgar pertinente.

**II** - Identificadas as modificações necessárias, estas serão informadas ao responsável pelo circuito, definindo-se prazo para execução e, após esse prazo, serão novamente vistoriados.

**III** - Estando o circuito dentro das especificações, será homologado e estará em condições de sediar eventos nacionais.

**IV** – Após um circuito receber o certificado de homologação da CBA, qualquer alteração deverá ser submetida à aprovação da mesma sob pena do cancelamento da homologação.

**53.1** – O não cumprimento dos prazos estabelecidos para as modificações resultará na interdição do circuito, ficando proibida a realização de quaisquer eventos automobilísticos até a expedição da correspondente homologação.

**53.2** – A homologação do circuito será efetivada com a emissão de um Alvará de Funcionamento expedido pela CBA, com prazo definido, devendo ser renovado quando do seu vencimento, ocasião em que novo procedimento de vistoria poderá ser realizado.

**53.3** – Nos circuitos homologados pela CBA não poderão ser realizadas competições que não sejam supervisionadas pela CBA ou FAU sob pena de perderem sua homologação.

**53.4** – O Alvará emitido pela CBA deverá mencionar a extensão do circuito, um grau que indique as categorias e quantidade de veículos para as quais a licença é válida.

**53.5** – Deverá ser observado o controle da adequação de homologação dos circuitos com as características e quantidades de veículos admitidos e o respeito a todos os regulamentos de segurança e ajuda médica estabelecida pela CBA.

**53.6** – As competições organizadas em anel de velocidade serão submetidas a todas as regras do presente Código, mas poderão ser ainda submetidas a regras particulares regulando a conduta dos veículos de corridas em um anel de velocidade estabelecidas especialmente para este efeito.

### **SEÇÃO III – NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO DO CIRCUITO DE AUTOMÓVEIS**

**Art. 54** – Para circuitos de automóveis serão liberados Alvarás específicos, com os seguintes níveis:

**I - Internacional 1** – Homologado para sediar provas internacionais níveis 1 e 2, nacionais, interestaduais e estaduais.

**II - Internacional 2** – Homologado para sediar provas internacionais nível 2, nacionais, interestaduais e estaduais.

**III - Nacional** – Homologado para sediar provas nacionais, interestaduais e estaduais.

**IV - Estaduais / Interestaduais** – Homologado para sediar provas estaduais.

### **SEÇÃO IV – NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO PARA CIRCUITO DE KART**

**Art. 55** – Para circuitos de kart serão liberados Alvarás específicos, com os seguintes níveis:

**I - Internacional A** – Homologado para sediar provas internacionais A e B, nacionais, interestaduais e estaduais.

**II - Internacional B** – Homologado para sediar provas internacionais B, nacionais, interestaduais e estaduais.

**III - Nacional** – Homologado para sediar provas nacionais, interestaduais e estaduais.

**IV - Estadual / Interestaduais** – Homologado para sediar provas estaduais.

### **SEÇÃO V – DAS ÁREAS DE UM CIRCUITO**

**Art. 56** – Os circuitos deverão prever as seguintes áreas:

**I - PISTA** – local onde os veículos competem.

**II - BOXES** – local onde os veículos recebem manutenção.

**III - PADDOCK** – local onde os veículos se locomovem para entrada ou saída dos boxes.

**IV - PARQUE FECHADO** – local onde os veículos participantes da prova devem ser recolhidos para vistoria.

**V - ÁREA DE SINALIZAÇÃO DAS EQUIPES** – local onde as equipes se posicionam para sinalizar informações aos seus pilotos.

**VI - SALA DE COMANDO DA PROVA** – local de onde a prova é dirigida pelo diretor de prova.

**VII - SALA DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS** – local onde os comissários desportivos se reúnem para tomar decisões quanto à prova.

**VIII - SALA DE CRONOMETRAGEM** – local onde é feita a cronometragem da prova.

**IX - POSTO DE SINALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE PROVA – PSDP** – local, geralmente na linha de largada/chegada, de onde o diretor de prova se comunica com os competidores através de bandeiras e placas.

**X - POSTOS DE SINALIZAÇÃO** – locais de onde os sinalizadores se comunicam com os competidores através de bandeiras e placas.

**XI - SALA DE BRIEFING** – local onde são fornecidos, aos competidores, os esclarecimentos quanto aos procedimentos que serão adotados na prova.

**XII – AMBULATÓRIO** – local de atendimento aos participantes do evento que necessitam de cuidados médicos.

**XIII – SECRETARIA DE PROVA** – local destinado as ações administrativas inerentes a prova.

## **SEÇÃO VI – DO NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS – ANEXO II**

**Art. 57** – O número de veículos admitidos em cada circuito será determinado no regulamento particular de cada categoria, obedecendo às normas contidas no Anexo II deste Código.

**57.1** – Nos treinos livres será admitida tolerância de até 20% (vinte por cento) de veículos acima da capacidade do circuito.

## **CAPÍTULO VIII – PERCURSOS**

### **SEÇÃO I – DOS TIPOS DE PERCURSO**

**Art. 58** – Os percursos são trajetos, fechados ou não, a serem seguidos pelos competidores, com início em um ponto e término em outro, e se classificam como:

**I - Percursos Permanentes** – os construídos especificamente para provas automobilísticas, como as Pistas de Arrancada.

**II - Percursos Temporários** – os adaptados para provas automobilísticas, como as arrancadas em rua, rallys, subidas de montanha, eventos fora de estrada, etc.

**58.1** – Nas provas nacionais, interestaduais e estaduais de arrancada somente será permitida a utilização de percurso de 201 (duzentos e um) metros ou de 402 (quatrocentos e dois) metros, vedada a utilização de percurso de qualquer outra medida.

**58.2** – Quando uma competição em percurso utilizar território de uma FAU diferente da organizadora do evento, deverá ser obtido o consentimento prévio das FAUs de cada território que será atravessado.

### **SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS PERCURSOS**

**Art. 59** – Para homologação dos percursos permanentes para utilização em eventos incluídos no calendário nacional, será observado o disposto no Artigo 53 deste Código, enquanto que para os temporários deverá ser observado o seguinte:

**I** - O organizador do evento deverá encaminhar com o mínimo de trinta dias de antecedência croqui do percurso à CBA, no caso de provas nacionais ou FAU no caso de provas estaduais, acompanhado de um itinerário detalhado indicando as distâncias exatas do percurso.

**II** - A CBA ou FAU, conforme o caso, analisará a documentação apresentada, fará vistorias no percurso e elaborará laudo propondo as modificações que forem necessárias.

**III** - Identificadas as modificações necessárias caberá ao organizador do evento efetuar-las.

**IV** - Estando o percurso dentro das especificações, será homologado e se encontrará em condições de sediar o evento requerido.

**59.1** - O não cumprimento das modificações resultará na não homologação do percurso, ficando proibida a realização do evento.

**59.2** - A homologação do percurso será efetivada com a emissão de um Alvará, expedido pela CBA para o evento específico.

**59.3** - Para medição dos percursos, as distâncias até 5 quilômetros serão medidas seguindo a linha mediana, por um agrimensor qualificado e as distâncias maiores que 5 quilômetros serão determinadas pelas marcações oficiais das estradas ou por meio de um mapa oficial de no mínimo 1:250.000.

**59.4** - Somente provas de regularidade ou trechos de deslocamento, sem cronometragem em provas de Rally e/ou Fora de Estrada poderão ser organizadas em vias abertas ao tráfego.

**59.5** - As competições organizadas sobre estrada aberta ao tráfego deverão se desenvolver em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, e as regras em vigor no local da prova.

**59.6** - As infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, às decisões do CONTRAN ou às regras locais, serão passíveis de aplicação de penalizações pelas autoridades competentes, cabendo ao infrator arcar com suas conseqüências.

### **SEÇÃO III – DOS TRECHOS**

**Art. 60** – Os percursos poderão ser divididos em trechos com as seguintes características:

**I - Trechos cronometrados** – quando será medido o tempo compreendido entre a largada e chegada e que valerá para a classificação da prova.

**II - Trechos de deslocamento** – quando não será medido o seu tempo, observando-se apenas um limite de tempo para atingir determinado ponto e que não valerá para a classificação da prova.

**60.1** – O não cumprimento do tempo máximo estabelecido para deslocamento poderá implicar em penalizações conforme definido nos regulamentos.

### **SEÇÃO IV – DAS ÁREAS DE UM PERCURSO**

**Art. 61** – Os percursos deverão prever as seguintes áreas:

**I - PISTA** – local onde os veículos competem.

**II - ZONAS DE CONTROLE** – espaço físico pré-determinados delimitados por placas sinalizadores onde serão exercidas tarefas relacionadas a cronometragem das provas especiais e o controle

**III - PARQUE FECHADO** – local onde os veículos devem permanecer antes da largada e após a chegada.

**IV – ÁREA TÉCNICA** – local onde os veículos são vistoriados.

**V – PARQUE DE APOIO / BOX** – local de manutenção dos veículos.

**VI – POSTO DE COMANDO DA PROVA** – local de onde a prova é dirigida pelo diretor de prova.

**VII - SALA DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS** – local onde os comissários desportivos se reúnem para tomar decisões quando à prova.

**VIII – SALA DE CRONOMETRAGEM** – local onde é feita a cronometragem da prova.

**IX - LARGADA/CHEGADA** – local onde é autorizada a largada e determinada a chegada do trecho.

**X - POSTOS DE SINALIZAÇÃO** – locais de onde os sinalizadores se comunicam com os competidores através de bandeiras e placas.

**XI - SALA DE BRIEFING** – local onde são fornecidos, aos competidores, os esclarecimentos quanto aos procedimentos que serão adotados na prova.

## **CAPÍTULO IX – CAMPEONATOS, TORNEIOS, COPAS E TROFÉUS**

### **SEÇÃO I – DOS CERTAMES**

**Art. 62** – As provas poderão ser agrupadas em certames que receberão o título de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus.

**62.1** – As Provas, Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus Nacionais/Brasileiros são de propriedade da CBA, os estaduais das respectivas FAUs, e os interestaduais da CBA ou das FAUs participantes e somente poderão ser autorizados por essas entidades.

**62.2** – As Provas, Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus poderão ser organizados por promotores, desde que haja concordância da CBA, no âmbito Nacional/Brasileiro ou das respectivas FAUs em âmbito estadual.

**62.2.1** – As Provas, Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus agregados a denominação **BRASIL** são de propriedade da CBA e poderão ser organizados por promotores, desde que haja concordância da CBA.

**62.2.2** – A concordância para a organização por promotores de eventos interestaduais, será da CBA ou FAUs participantes, de acordo com a propriedade dos mesmos.

**62.3** – Para realização de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus nacionais, estes deverão ser inscritos no Calendário da CBA, sujeito à cobrança de taxas previstas neste Código.

**62.4** – As provas relativas aos Campeonatos, Torneios e Copas ou Troféus Nacionais somente poderão ser incluídas no Calendário da CBA, após aprovação formal dos representantes da delegação de competência prevista neste Código dos locais onde se pretende realizá-las.

**62.5** – Para a realização de Campeonatos, Torneios e Copas ou Troféus, deverão ser elaborados os correspondentes Regulamentos Desportivos e Técnicos que deverão ser

homologados pela CBA, quando de âmbito nacional e pelas respectivas FAUs quando em âmbito estadual.

**62.5.1** – Nos eventos interestaduais, os regulamentos deverão ser homologados pela CBA ou FAUs participantes, de acordo com a propriedade dos mesmos.

**62.6** – A CBA ou FAU poderá retirar a autorização de realização de Provas, Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus no caso de desrespeito às regras estabelecidas neste Código.

**62.7** – Os Campeonatos, Torneios e Copas ou Troféus somente serão validados quando pelo menos de 75% (setenta e cinco por cento) das provas (etapas) programadas forem realizadas.

**62.7.1** – Considera-se como não realizadas as provas, por motivo de força maior ou que tiverem a participação de menos veículos por categoria e/ou classe, do que o estabelecido no correspondente regulamento, nos termos previstos neste Código.

## **SEÇÃO II – DOS CAMPEONATOS**

**Art. 63** – Os campeonatos são certames anuais organizados em uma categoria de uma modalidade desportiva, que poderá ser subdividida por classes, obedecendo a regras pré-determinadas em regulamento específico.

**63.1** – Os campeonatos poderão ser organizados em uma ou em uma série de provas, cujo vencedor recebe o título de campeão.

**63.2** – De acordo com seu âmbito, os campeonatos serão nacionais ou estaduais.

**63.3** – Nos Campeonatos Nacionais poderão ser organizadas etapas fora do território nacional obedecendo às seguintes condições:

**I** - Que possua autorização expressa da CBA;

**II** - Que possua concordância plena da ASN anfitriã;

**III** - Que possua em seu quadro de oficiais de competição, no mínimo, dois Comissários Desportivos e um Comissário Técnico da CBA.

**63.4** – Os campeonatos nacionais de velocidade serão assim classificados:

**I - Campeonatos "B"** – cuja participação será exclusiva para pilotos portadores de licença de Piloto Graduado "B" ou "A"

**II - Campeonatos "A"** – cuja participação será exclusiva para pilotos portadores de licença de Piloto Graduado "A".

**III - Campeonatos Especiais** – cuja participação será exclusiva para pilotos portadores de Licença Master e de equipes registradas.

**63.5** – A classificação dos Campeonatos, de acordo com o acima estabelecido, deverá constar no Regulamento Desportivo do campeonato.

**63.6** – Os campeonatos estaduais poderão prever a realização de etapas em outros Estados, desde que haja concordância da respectiva FAU.

**63.7** – Os campeonatos poderão comportar no seu transcurso, copas ou troféus com pontuação apurada em um conjunto de provas previamente definidas em regulamento específico.

### **SEÇÃO III – DOS TORNEIOS, COPAS OU TROFÉUS**

**Art. 64** – Os torneios, copas ou troféus são certames de duração menor que um campeonato, organizados em uma categoria de uma modalidade desportiva, que poderá ser subdividido por classes, obedecendo a regras pré-determinadas em regulamento específico.

**64.1** – Os torneios, copas ou troféus poderão ser organizados em uma ou em uma série de provas, cujo vencedor recebe o título de vencedor do torneio, copa ou troféu.

**64.2** – Os torneios, copas ou troféus poderão ser organizados com, no máximo, 5 (cinco) etapas.

**64.3** – Os torneios, copas ou troféus quanto ao seu âmbito poderão ser:

**I - Nacionais.**

**II - Interestaduais.**

**III - Estaduais.**

### **SEÇÃO IV – DA ATRIBUIÇÃO DE PONTOS**

**Art. 65** – Os pontos deverão ser atribuídos conforme regulamentação desportiva específica de cada categoria.

**65.1** - Na hipótese do regulamento de uma competição prever a atribuição de ponto(s) extra(s) por pole-position, e o piloto a quem tiver sido atribuído esse(s) ponto(s) for excluído ou desclassificado da tomada de tempo, o(s) ponto(s) será(ão) atribuído(s) ao piloto imediatamente classificado após o mesmo.

**65.2** - No caso do regulamento de uma competição prever a atribuição de ponto(s) por pole-position, por melhor volta, ou ainda por maior número de voltas na liderança, ou outra atribuição atribuída e os pilotos a quem tiverem sido atribuídos esse(s) ponto(s), forem excluídos ou desclassificados de uma prova, não haverá a atribuição deste(s) ponto(s) a nenhum piloto ao final dessa mesma.

**65.3** - No caso do regulamento de uma competição não prever critério de desempate, este será estabelecido através dos melhores resultados.

### **SEÇÃO V – DO DESCARTE**

**Art. 66** – O Regulamento dos campeonatos, torneios, copas ou troféus poderão prever ou não descartes.

**66.1** – Caso o regulamento preveja descarte e seja omissivo no número, ficará automaticamente previsto o seguinte esquema de descarte:

**I** – Para até seis provas organizadas: um descarte (n-1).

**II** – Para sete, oito e nove provas organizadas: dois descartes (n-2).

**III** – Para dez provas organizadas: três descartes (n-3).

**IV** – Para onze e doze provas: quatro descartes (n-4).

**V** – Para mais de doze provas organizadas: cinco descartes (n-5).

**66.2** – Na aplicação do sistema de descarte, deverá ser observado:

**I** - Pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

**II** - Para o kart, se a desclassificação tiver sido motivada por falta de peso, o resultado da prova em que a penalização tiver sido aplicada poderá ser descartado.

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

## **CAPÍTULO X – REGULAMENTOS**

### **SEÇÃO I – DOS REGULAMENTOS DAS CATEGORIAS**

**Art. 67** – Os Regulamentos estabelecem as regras Desportivas e Técnicas de cada categoria e são indispensáveis para a organização de Campeonatos, Torneios, Copas, Troféus e provas isoladas.

**67.1** – Os Regulamentos de Campeonatos, Torneios, Copas, Troféus ou Provas Nacionais serão homologados pela CBA e dos estaduais pelas respectivas FAUs.

**67.1.1** – Os Regulamentos dos Torneios, Copas ou Troféus Interestaduais serão homologados pela CBA ou FAUs participantes, conforme a propriedade do mesmo.

**67.2** – Os Regulamentos estão subordinados ao presente Código e ao CDI.

**67.3** – Todos os Regulamentos, programas e formulários de inscrição relativos a uma competição deverão conter a seguinte menção: “ORGANIZADA CONFORME O CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL – CDI e CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA”, além de conterem a logomarca da CBA e da FAU onde o evento estiver sendo realizado.

**67.4** – Havendo dúvida em relação ao Regulamento, prevalecerá o entendimento geral deste Código e do CDI.

**67.5** – Os Regulamentos de Campeonatos nacionais deverão ser protocolados na CBA até o dia 30 de outubro do ano anterior à sua realização para posterior homologação.

**67.6** – Os Regulamentos de Torneios, Copas, Troféus e provas isoladas nacionais deverão ser protocolados na CBA com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias para posterior homologação.

**67.7** – Os regulamentos serão modificados por meio de adendos.

**67.8** – Os adendos aos regulamentos desportivos e/ou de segurança entrarão em vigor na data da sua publicação.

**67.9** – Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação.

**67.10** – Considera-se como data de publicação a data em que disponibilizado no site da CBA.

## **SEÇÃO II – DOS REGULAMENTOS DESPORTIVOS**

**Art. 68** – Os Regulamentos Desportivos deverão conter essencialmente, e pela ordem:

**I** - Nome do Campeonato, Torneio, Copa, Troféu ou prova isolada.

**II** – Modalidade, categoria e, se for o caso, as classes nas quais se subdivide.

**III** - Indicação de que o Regulamento obedecerá às normas do CDI e do CDA.

**IV** - Indicação de que o Regulamento e seus adendos têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

**V** - Indicação de que os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação.

**VI** - Indicação das entidades envolvidas no Campeonato, Torneio, Copa, Troféu ou prova isolada – FIA, CBA, FAU no caso de evento interestadual ou estadual e Organizador (clube ou empresa promotora).

**VII** - Prazo, valores e critérios para inscrição.

**VIII** - Categoria de pilotos que poderão participar.

**IX** - Duração de cada etapa, em tempo e/ou distância.

**X** - Pontuação.

**XI** – Descarte.

**XII** - Premiação.

**XIII** - Informações sobre os treinos livres, as tomadas de tempo e warm-up.

**XIV** - Informações sobre a largada.

**XV** - Informações sobre a vistoria técnica.

**XVI** - Informações sobre o Parque Fechado.

**XVII** - Informações sobre Publicidade.

**XVIII** - Informações sobre a utilização dos sensores de cronometragem

**XIX** - Informações sobre o Pódio.

**XX** - Informações sobre o Briefing.

**XXI** - Informações sobre a responsabilidade das equipes.

**XXII** - Informações sobre penalizações.

**XXIII** - Informações sobre reclamações e recursos.

**XXIV** - Outras informações consideradas pertinentes.

## **SEÇÃO III – DOS REGULAMENTOS TÉCNICOS**

**Art. 69** – Os Regulamentos Técnicos deverão conter essencialmente, e pela ordem:

- I** - Nome do campeonato, torneio, copa, troféu ou prova isolada.
- II** - Indicação de que o Regulamento obedece às normas do CDA e do CDI.
- III** - Indicação de que as suas alterações serão efetuadas através de Adendos e que os mesmos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação.
- IV** - Indicação de que tudo que não for especificamente permitido no regulamento é proibido.
- V** - Indicação dos veículos admitidos no Regulamento.
- VI** - Chassi admitido.
- VII** - Carroceria admitida, com especificação de modificações e complementos aerodinâmicos.
- VIII** - Motores admitidos e suas modificações.
- IX** - Alimentação dos motores.
- X** - Sistema de Arrefecimento dos motores.
- XI** - Sistema de Lubrificação.
- XII** - Sistema de escapamento.
- XIII** - Sistema elétrico.
- XIV** - Sistema de transmissão e câmbio.
- XV** - Suspensão.
- XVI** - Rodas.
- XVII** - Pneus.
- XVIII** - Sistema de freios.
- XIX** - Combustível.
- XX** - Peso e condições para sua complementação.
- XXI** - Sistema de Segurança dos veículos.
- XXII** - Sistema a ser utilizado para fins de resgate durante provas e treinos.
- XXIII** - Indumentária exigida.
- XXIV** - Outras informações.
- XXV** - Indicação de que os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no CDA e CDI.

**69.1** – No caso de motores fornecidos pelo organizador do evento ou cuja preparação será exclusiva de um fornecedor, as informações relativas aos mesmos deverão ser especificadas, com o intuito de permitir ao Comissário Técnico da prova analisá-los.

#### **SEÇÃO IV – DOS REGULAMENTOS PARTICULARES**

**Art. 70** – O Regulamento Particular, deverá ser divulgado com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias para competições em vias públicas e de no mínimo 4 (quatro) dias para circuitos ou percursos permanentes, e nele deverá constar o que se segue:

- I** - Nome da prova ou etapa de campeonato, torneio, copa ou troféu.
- II** - Data e local da sua realização.
- III** - Menção de que o evento obedecerá às normas do CDA e CDI.
- IV** - Nome da entidade organizadora do evento.
- V** - Nome da entidade promotora do evento, se for o caso.
- VI** - Nomes das entidades supervisoras do evento.
- VII** – Nome das autoridades desportivas:

- a) Presidente da CBA.
- b) Presidente da FAU.
- c) Presidente do clube organizador (se houver).
- d) Outras autoridades desportivas.

**VIII** – Nome das autoridades da prova, que corresponde aos seguintes oficiais de competição:

- a) Comissários desportivos.
- b) Diretor de prova.
- c) Diretor Adjunto (se houver)
- d) Comissários Técnicos.
- e) Outros oficiais cuja identificação seja indispensável para a realização do evento.

**IX** - Nome da equipe de cronometragem e de seu responsável.

**X** - Informação sobre a equipe de segurança.

**XI** - Informação sobre a equipe de resgate e seu responsável.

**XII** - Informação sobre a assistência médica e seu responsável.

**XIII** – Descrição detalhada da competição programada:

- a) Categoria e classe dos veículos admitidos.
- b) Pilotos e equipes admitidas
- c) Número máximo de competidores.
- d) Extensão e sentido da pista.
- e) Informações sobre inscrições, com indicação do valor, local e data de abertura e encerramento.
- f) Programa horário.
- g) Sistema de largada, chegada e classificação.
- h) Informações sobre entrada, velocidade admitida e saída dos boxes.
- i) Informação sobre o funcionamento do resgate dos veículos.
- j) Premiação.
- k) Informações sobre reclamações.

**XIV** - Outras informações úteis.

**70.1** – O organizador não poderá modificar o regulamento particular após a abertura das inscrições, salvo por decisão dos comissários desportivos, por razão de força maior ou de segurança, ou com a concordância unânime dos competidores inscritos.

**70.2** – São as seguintes as principais indicações que deverão constar em um Programa Horário:

**I** – Designação da prova, com o nome da mesma, do campeonato, torneio, copa ou troféu.

**II** – Menção de que o evento está submetido ao CDA e CDI.

**III** – Descrição dos horários das vistorias, treinos, abastecimento, briefing, tomada de tempo, warm-up, provas, etc.

## **CAPÍTULO XI – INSCRIÇÕES**

### **SEÇÃO I – DA RESPONSABILIDADE COMUM DOS PORTADORES DE LICENÇA**

**Art. 71** – Os signatários da Ficha de Inscrição serão responsáveis pelos atos e omissões de seu(s) piloto(s), mecânico(s) e quaisquer pessoas ligados à sua equipe.

## **SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES EM GERAL**

**Art. 72** – As inscrições em todos os eventos nacionais, interestaduais ou estaduais somente poderão ser feitas através da Ficha de Inscrição.

**72.1** – A Ficha de Inscrição é um contrato entre piloto, navegador e/ou equipe e organizador do evento, e deverá conter obrigatoriamente, além dos dados completos das partes envolvidas, citação quanto à isenção das responsabilidades do organizador e das entidades supervisoras no que se refere a eventuais acidentes.

**72.2** – Nenhum piloto ou navegador poderá participar de um evento sem estar devidamente inscrito.

**72.3** – No ato da inscrição, quando solicitado, o piloto ou navegador deverá apresentar a Cédula Desportiva da CBA.

**72.4** – A inscrição de pilotos estrangeiros somente poderá ser feita com autorização prévia da ASN onde o mesmo estiver licenciado e apresentação de licença internacional FIA.

**72.5** – Um veículo somente poderá ser inscrito uma vez em uma prova salvo quando o regulamento permitir.

**72.6** – Em qualquer evento a mudança de piloto não será permitida se não estiver prevista no regulamento da categoria e aprovada pelos comissários desportivos.

**72.7** – As inscrições deverão ser encerradas antes do horário de início dos treinos oficiais.

**72.7.1** – As inscrições após o início dos treinos oficiais somente poderão ocorrer com autorização expressa dos comissários desportivos.

## **SEÇÃO III – DA RECUSA DE INSCRIÇÃO**

**Art. 73** – A CBA e/ou FAU poderão se recusar a aceitar a inscrição de um piloto, navegador ou equipe, desde que justifique o motivo.

**73.1** – Qualquer contestação entre um piloto ou navegador e a organização, relativo a uma inscrição será julgado pelos comissários desportivos, sem prejuízo do direito de recurso.

**73.2** – Se uma taxa estiver prevista no regulamento, qualquer inscrição não acompanhada pela quitação da mesma será nula e sem valor.

## **SEÇÃO IV – DA DIVULGAÇÃO**

**Art. 74** – A data e hora de encerramento das inscrições deverão obrigatoriamente ser indicadas no regulamento particular.

**74.1** – Os organizadores não poderão anunciar ou publicar por ocasião da competição, o nome de um piloto, navegador ou equipe que não tenha sido inscrito de forma regular.

## **SEÇÃO V – DA RESERVA DE INSCRIÇÃO**

**Art. 75** – As inscrições poderão ser reservadas através de meio eletrônico de comunicação na condição de que antes da hora limite fixada para o encerramento das mesmas, sejam confirmadas e comprovado o pagamento da taxa fixada.

**75.1** – A hora da postagem impressa na comunicação eletrônica será usado para comprovação do prazo estabelecido.

## **SEÇÃO VI – DAS INFORMAÇÕES FALSAS**

**Art. 76** – Todas as inscrições que contiverem uma declaração falsa serão consideradas nulas e sem valor e o signatário será penalizado com multa de 50 (cinquenta) UP, além da aplicação de outras sanções.

**76.1** - Na situação acima, a taxa de inscrição não será devolvida.

## **CAPÍTULO XII – OFICIAIS DE COMPETIÇÃO**

### **SEÇÃO I – DA RELAÇÃO DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO**

**Art. 77** – Os Oficiais de Competição serão designados com o nome de:

- I** - Comissário Desportivo
- II** - Diretor de Prova
- III** – Adjunto do Diretor de Prova
- IV** - Oficial de Resgate.
- V** – Oficial de Sinalização
- VI** - Oficial de Pista.
- VII** - Oficial de Box
- VIII** - Oficial de Reabastecimento
- IX** - Juiz de Largada.
- X** - Juiz de Chegada.
- XI** - Comissário Técnico.
- XII** – Vistoriador.
- XIII** - Cronometrista
- XIV**- Secretário de Prova
- XV** - Médico. – ANEXO III
- XVI** – Controlador de Handicap

### **SEÇÃO II – DOS OFICIAIS INDISPENSÁVEIS NA TORRE DE CONTROLE PARA A DIREÇÃO DE UMA PROVA**

**Art. 78** – Em uma prova nacional a composição dos oficiais indispensáveis na torre de controle em detrimento das equipes de pista, deverá ser constituída de:

- I** - 3 (três) Comissários Desportivos.

- II** - 1 (um) Diretor de Prova.
- III** - 1 (um) Adjunto do Diretor de Prova.
- IV** - 1 (um) Oficial de Resgate.
- V** - 1 (um) Oficial de Sinalização
- VI** - 1 (um) Oficial de Cronometragem.
- VII** - 1 (um) Secretário de Prova.
- VIII** - 1 (um) Médico Chefe. ANEXO III

### **SEÇÃO III – DA NOMEAÇÃO**

**Art. 79** – Nas provas nacionais, pelo menos três comissários desportivos e o diretor de prova serão nomeados pelo presidente da correspondente comissão nacional da CBA enquanto que os demais poderão ser nomeados pela federação filiada responsável pelo automobilismo no local da realização da competição, mediante aprovação da CBA.

**79.1** – Nas provas interestaduais e estaduais, a designação dos oficiais ficará a cargo da FAU correspondente.

### **SEÇÃO IV – DAS FUNÇÕES NÃO PERMITIDAS**

**Art. 80** – Nenhum oficial poderá, em uma prova, exercer função outra, senão aquela para a qual for designado.

**80.1** - Em casos excepcionais, se for estritamente necessário, em face da indisponibilidade de pessoal habilitado, poderá ser admitido acúmulo de no máximo duas funções, exceto para comissário desportivo, comissário técnico, diretor de prova, cronometrista e médico chefe.

**80.2** - O oficial de competição estará estritamente proibido de competir em todos os eventos nas quais exercer função oficial.

**80.3** - O oficial de competição não poderá atuar em evento em que estiver concorrendo um piloto com quem tenha qualquer grau de parentesco, seja ele esposo (a), companheiro (a), ou em linha direta ascendente ou descendente, ou ainda por afinidade, cunhado (a).

**80.4** – Os oficiais não deverão ter nenhuma ligação com comércio ou indústria capazes de se beneficiarem direta ou indiretamente dos resultados da competição.

### **SEÇÃO V – DA REMUNERAÇÃO DOS OFICIAIS**

**Art. 81** – Os oficiais de competição poderão ser remunerados.

### **SEÇÃO VI – DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**

**Art. 82** – Os comissários desportivos formarão um colegiado, sob a autoridade de um presidente, que deverá ser um dos comissários designados pela CBA em provas nacionais ou pela FAU em provas estaduais, especialmente indicado no regulamento particular da prova.

**82.1** – O presidente do colegiado terá sob sua responsabilidade o respeito ao planejamento das reuniões, assim como as ordens do dia e a redação das decisões.

**82.2** – As decisões dos comissários desportivos serão tomadas por maioria dos votos, cabendo ao presidente do colegiado o voto de desempate.

**82.3** – Os comissários desportivos não terão nenhum tipo de responsabilidade quanto à organização do evento e não deverão exercer nenhuma função executiva relacionada com o mesmo.

**82.4** – Os comissários desportivos não incorrerão, em razão de uma função, em nenhuma responsabilidade, exceto aquelas impostas pela CBA ou pela FAU a que eles estejam subordinados.

**82.5** – Excepcionalmente somente no caso de um evento organizado diretamente por uma FAU, os comissários desportivos poderão acumular suas funções com o dos organizadores.

**82.6** – Ao final da prova, os comissários desportivos deverão preencher e encaminhar à CBA ou FAU, conforme o âmbito do evento, relatório acompanhado dos documentos relativos a reclamações, exclusões, desclassificações e adicionando suas recomendações quanto a qualquer decisão que possa ser tomada eventualmente a respeito de uma suspensão, multa ou desqualificação.

**82.7** – Em um evento comportando diversas provas, para cada uma delas poderão ser designados comissários desportivos diferentes.

**82.8** – Os comissários desportivos poderão usar qualquer sistema oficial de vídeo ou eletrônico para ajudar a tomada de decisão.

**82.9** – As decisões dos comissários desportivos prevalecerão sobre os demais oficiais de competição.

**82.10** – Os comissários desportivos terão autoridade absoluta para fazer respeitar o presente Código, os regulamentos das categorias e particulares, assim como a programação, e julgar todas as reclamações que surgirem por ocasião do evento, preservado o direito de recurso previstos no presente Código.

**82.11** – Os comissários desportivos poderão, com relação às provas para as quais estiver designado:

**I** - Decidir sobre as sanções a serem aplicadas no caso de infração ao Código ou aos regulamentos.

**II** - Adicionar, excepcionalmente, por motivo justificado, modificações no regulamento particular da prova.

**III** - Modificar a composição ou o número de baterias da prova.

**IV** - Homologar a relação de oficiais inscritos.

**V** - Autorizar nova largada em caso de empate.

**VI** - Autorizar a troca de pilotos, quando previsto em regulamento.

**VII** - Aceitar ou não as retificações propostas.

**VIII** - Punir os participantes da prova, exceto com Suspensão e Desqualificação.

**IX** - Decidir quanto a exclusões e/ou desclassificações.

**X** - Realizar, se necessário, modificações na classificação.

**XI** - Impedir a participação de qualquer piloto, ou veículo, que considerem perigoso, ou que tenha sido sinalizado pelo diretor da prova como capaz de provocar perigo.

**XII** - Excluir de uma determinada prova ou por todo o evento, todo piloto, navegador ou equipe que considerem, ou que lhes for avisado pelo diretor de prova como não qualificado para tomarem parte ou ainda que julgarem culpado por conduta incorreta ou manobra fraudulenta, e exigir, caso o piloto se recuse a obedecer à ordem do oficial responsável, que ele se retire do local.

**XIII** - Adiar uma prova por razão de força maior, ou de segurança.

**XIV** - Adicionar ao programa, no que concerne à posição da linha de largada e de chegada, ou todas as outras questões, as modificações que lhes forem solicitadas pelo diretor de prova para assegurar maior segurança aos competidores e ao público.

**XV** - Designar se necessário, um ou mais substitutos no caso de ausência de um ou mais comissários desportivos nomeados, com o objetivo de assegurar a presença do número de comissários desportivos regulamentar.

**XVI** - Tomar a decisão de interromper a prova, aplicável a todos os campeonatos, torneio, copas ou troféus da CBA e FAUs.

**XVII** - Participar do briefing com pilotos e chefes de equipes, sob o comando do diretor de prova.

**XVIII** - Reunir os relatórios da prova, assim como todas as informações oficiais para estabelecer a classificação.

**XIX** - Enviar à CBA ou à FAU as pendências técnicas e desportivas que por qualquer motivo não tiverem sido apresentadas e julgadas até a emissão final dos relatórios.

## **SEÇÃO VII – DO DIRETOR DE PROVA**

**Art. 83** – O diretor de prova é o responsável pela condução dos trabalhos durante o evento, de acordo com o programa oficial e deverá se manter em ligação estreita com o presidente do colegiado dos comissários desportivos durante toda a duração do evento, de modo a conseguir o melhor andamento possível das atividades.

**83.1** – Para melhor desempenho de suas funções, o diretor de prova poderá se fazer assistir por adjuntos.

**83.2** – Em um evento comportando várias provas, poderá haver para cada uma delas, um diretor de prova distinto.

**83.3** – Um diretor de prova pode ser designado para uma prova ou para toda a duração de um Campeonato, Torneio, Copa ou Troféu.

**83.4** – São as seguintes as atribuições do diretor de prova:

**I** - Assegurar a ordem sobre o local da pista, através da ligação do organizador e promotor com as autoridades civis e militares encarregadas de policiar e equipe de segurança particular, especialmente designadas para zelar pela segurança do evento.

**II** - Assegurar-se de que todos os oficiais estejam nos seus postos e comunicar aos comissários desportivos no caso da ausência de um deles.

**III** - Assegurar-se de que todos os oficiais estejam munidos das informações necessárias para o desempenho de suas funções.

**IV** - Supervisionar os competidores e os seus veículos, e impedir todo piloto ou navegador excluído, suspenso ou desqualificado de participar das provas para as quais não estiverem qualificados.

**V** - Assegurar-se de que cada veículo esteja em seu lugar, e que cada competidor seja portador do número correspondente a sua inscrição.

**VI** - Assegurar-se de que o veículo seja conduzido pelo piloto para ele designado.

**VII** - Agrupar os veículos de acordo com suas categorias e classes.

**VIII** - Fazer com que os pilotos avancem com seus veículos para a linha de largada, e se posicionem na ordem prescrita, e estando nas suas devidas posições, autorizar a largada.

**IX** - Apresentar aos comissários desportivos toda proposição de modificação do programa, faltas, infrações ou reclamações de um competidor.

**X** - Receber as reclamações e remetê-las sem retardo aos comissários desportivos que decidirão o caminho a ser seguido.

**XI** - Comandar o briefing com pilotos e chefes de equipes.

**XII** - Reunir os relatórios dos cronometristas, comissários técnicos, controladores, comissários de pista, assim como todas as informações necessárias para estabelecer a classificação.

**XIII** - Preparar ou fazer com que seja preparado pelo secretário da prova, no que se refere às competições de que estiver encarregado, os elementos do relatório e submetê-lo à aprovação dos comissários desportivos.

## **SEÇÃO VIII – DO SECRETÁRIO DE PROVA**

**Art. 84** – O secretário de prova é o responsável pela organização do material da prova e anotações que com ela se relacionarem e ao seguinte:

**I** - Receber e organizar as inscrições da prova.

**II** – Preparar a relação dos inscritos

**III** - Se assegurar de que os oficiais de competição estejam cientes das suas respectivas funções.

**IV** - Se assegurar de que os oficiais de competição estejam munidos do equipamento necessário.

**V** - Assessorar o diretor da prova na preparação do relatório de cada competição.

**VI** - Providenciar a divulgação dos resultados, comunicados e penalizações aplicadas.

**VII** - Organizar a pasta da prova.

## **SEÇÃO IX – DO SERVIÇO DE CRONOMETRAGEM**

**Art. 85** – O serviço de cronometragem de uma prova deverá ser comandado por um responsável, cujo nome constará do Regulamento Particular e deverá obedecer às seguintes normas:

**I** - Ter conhecimento do presente Código e dos regulamentos da competição, bem como acatar as decisões emanadas dos comissários desportivos e do diretor de prova.

**II** - Na abertura e no fechamento do evento, colocar-se à disposição do diretor de prova, que lhes dará, se for preciso, as instruções necessárias.

**III** - Dar a largada, se receber a ordem do diretor de prova para tal.

**IV** - Registrar e informar, sob sua responsabilidade, o tempo/voltas obtido por cada competidor para cumprir a distância válida em treinos, tomada de tempo, warm-up ou provas.

**V** - Preparar e assinar, sob sua responsabilidade, seus relatórios, de acordo com definição contida neste Código, e encaminhá-los ao diretor da prova.

**VI** - Informar os tempos ou resultados somente aos comissários desportivos ou ao diretor de prova, salvo no caso de instruções recebidas desses mesmos oficiais.

**85.1** - O serviço de cronometragem, somente deverá ser realizado com equipamentos aceitos pela CBA ou, em se tratando de recorde, cronômetro com precisão de 1/1000 segundos, aprovado pela FIA.

**85.2** - O serviço de cronometragem não poderá ceder informações a terceiros, ou utilizar seus equipamentos para prestação de serviços que não os especificados para o evento.

**85.3** - O descumprimento de quaisquer itens deste artigo implicará em penalização para o serviço de cronometragem e/ou contratante.

**85.4** - A cronometragem somente poderá ser desativada após autorização expressa dos comissários desportivos.

## **SEÇÃO X – DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS**

**Art. 86** - Os comissários técnicos são os encarregados de todas as verificações concernentes às partes eletromecânicas e de segurança dos veículos.

**86.1** - Quando o evento tiver a participação de mais de um comissário técnico, estes formarão um colegiado e entre eles será designado um presidente que deverá manter estreito relacionamento com o presidente do colegiado de comissários desportivos.

**86.2** - Compete aos comissários técnicos:

**I** - Exercer o controle seja antes, durante e após a prova, ou em momentos determinados, se requerido pelos comissários desportivos.

**II** - Comunicar o resultado de suas operações apenas aos comissários desportivos e ao diretor de prova.

**III** - Liberar os veículos dos parques fechados ao final das provas, de acordo com as regras estabelecidas.

**IV** - Preparar e assinar, sob sua responsabilidade, os relatórios, e remetê-los aos comissários desportivos, para aprovação e serem anexados à pasta da prova.

**V** - Reter para exames apropriados, pelo tempo que for necessário, as peças e/ou componentes em caso de dúvida nas verificações técnicas.

**86.3** - No exercício de suas funções, os comissários técnicos deverão se utilizar dos instrumentos de controle e medição aprovados ou aceitos pela CBA/FAU.

## **SEÇÃO XI – DOS VISTORIADORES**

**Art. 87** – Os vistoriadores são encarregados de toda verificação concernente a:

- I** - Peso do conjunto veículo/piloto.
- II** - Dimensões dos veículos.
- III** - Localização dos equipamentos.
- IV** – Acessórios.
- V** - Itens de segurança.
- VI** - Lacração de pneus, motor e outros componentes.
- VII** - Documentos concernentes aos condutores.

**87.1** – A função de vistoriador poderá ser exercida por comissário técnico.

**87.2** – Para o exercício de suas funções, os vistoriadores deverão se utilizar de instrumentos de controle e medição aprovados pela CBA/FAU e ainda deverão:

- I** - Exercer a vistoria antes, durante e após a prova, ou em momento determinado pelo comissário técnico.
- II** - Comunicar os resultados de suas operações apenas ao comissário técnico.
- III** - Elaborar e assinar, sob sua responsabilidade, relatórios considerados necessários e encaminhá-los ao comissário técnico.

## **SEÇÃO XII – DOS OFICIAIS DE REABASTECIMENTO**

**Art. 88** – Os oficiais de reabastecimento são encarregados de supervisionar as operações de abastecimento ou reabastecimento durante um evento, fazendo respeitar as prescrições do Regulamento da categoria e do particular da prova.

**88.1** – Os oficiais de reabastecimento atuarão sob o comando do comissário técnico e as irregularidades observadas deverão ser comunicadas imediatamente, verbalmente ou por escrito, conforme a sua gravidade e/ou solicitação do mesmo.

**88.2** – Os vistoriadores também poderão exercer essas funções.

## **SEÇÃO XIII – DOS OFICIAIS DE BOX**

**Art. 89** – Os oficiais de box são responsáveis pelas atividades ocorridas durante um evento na área de boxes, fazendo respeitar as prescrições do Regulamento da categoria e do particular da prova.

**89.1** – Os oficiais de box, juntamente com as suas atividades normais também poderão atuar como oficiais de reabastecimento.

**89.2** – Os oficiais de box atuarão sob o comando do comissário técnico e as irregularidades observadas deverão ser comunicadas, verbalmente ou por escrito, conforme a sua gravidade e/ou solicitação do mesmo.

**89.3** – Os vistoriadores também poderão exercer essas funções.

#### **SEÇÃO XIV – DOS OFICIAIS DE PISTA E DOS SINALIZADORES**

**Art. 90** – Os oficiais de pista e sinalizadores são encarregados de verificar as ocorrências de pista no setor de sua atuação e sinalizar, por meio de bandeiras ou placas as orientações emanadas pela direção de prova.

**90.1** – Em cada posto de sinalização, será designado um oficial de pista que comandará, sob orientação da direção de prova, as atividades naquele posto.

**90.2** – Os oficiais de pista são responsáveis pela sinalização quanto à observação de ocorrências ou de outro fato previsto no regulamento da prova.

**90.3** – Para o desempenho de suas funções, os oficiais de pista e sinalizadores deverão:

**I** - Ocupar, ao longo da pista, os postos que lhes serão designados pelo diretor de prova.

**II** - Estar equipados com meios de comunicação, durante todo o evento, com a direção de prova.

**III** - Informar imediatamente, pelos meios que dispuser, todos os incidentes ou acidentes que tiverem ocorrido no posto de sua supervisão.

**IV** - Ao final da atividade da prova, os oficiais de pista deverão relatar ao diretor de prova os incidentes/acidentes observados durante a atividade.

#### **SEÇÃO XV – DO OFICIAL DE RESGATE**

**Art. 91** – O serviço de resgate deverá ser comandado por um Oficial de Resgate que será o responsável pelo serviço, sob orientação do diretor de prova, ou quem este designar, observando os seguintes procedimentos:

**I** - Efetuar o resgate de veículos durante os treinos, tomada de tempo, warm-up e prova, de acordo com orientação emanada do diretor de prova.

**II** - Somente entrar em atuação após autorização do diretor de prova.

**III** - Quando solicitado pelos comissários desportivos ou diretor de prova, participar do "briefing" com os pilotos e chefes de equipe, orientando quanto aos procedimentos que serão adotados no resgate dos veículos.

**IV** – Enviar ao diretor de prova, quando solicitado, relatório das atividades executadas.

#### **SEÇÃO XVI – DOS JUÍZES DE LARGADA E DE CHEGADA**

**Art. 92** – Um ou vários juízes de largada poderão ser convocados pelos comissários desportivos de uma prova.

**92.1** – Os comissários desportivos, além de suas atribuições, poderão atuar como juízes de largada.

**92.2** – Os juízes são encarregados de observar os procedimentos de largada e chegada de uma prova, e para desempenhar suas funções, deverão se posicionar em local que lhes proporcione visão privilegiada, de modo a poderem constatar problemas que venham a ocorrer e em especial:

**I – Juiz de largada:**

- a) Ter em mãos o posicionamento de largada, e observar atentamente o instante da ordem de partida, verificando se algum piloto avançou de sua posição antes desse instante.
- b) Logo após a largada, ele deverá comunicar aos comissários desportivos suas observações sobre eventuais problemas, para que sejam tomadas as devidas providências.

**II – Juiz de chegada**

- a) Os juízes de chegada serão nomeados nas competições sem cronometragem eletrônica.
- b) Deverão verificar a ordem de chegada dos competidores.
- c) Deverão informar aos comissários desportivos, a ordem de chegada dos veículos.

**92.3** – Não será admitida reclamação contra decisão de juiz de largada ou de chegada, relativa à questão de que ele estiver encarregado.

**92.4** – Se um juiz admitir ter cometido um erro, ele poderá retificar sua decisão, sujeitando a aceitação dessa retificação à análise dos comissários desportivos.

**92.5** – No caso de haver penalizações, cada juiz deverá enviar aos comissários desportivos um relatório das suas decisões.

**92.6** – A utilização de aparelhos fotográficos, cinematográficos e de cronometragem por sensores, que objetivarem facilitar a decisão dos juízes, será admitida para esse efeito, desde que esses aparelhos estejam sob controle oficial dos organizadores do evento.

**92.7** – Quando os aparelhos mencionados no parágrafo anterior forem empregados oficialmente, os juízes não poderão fazer seu pronunciamento sem antes ter consultado as indicações das imagens gravadas ou do relatório da cronometragem.

**92.8** – As imagens de quaisquer outros aparelhos fotográficos ou cinematográficos que não forem aquelas a que se referem os parágrafos anteriores, não serão levadas em consideração em nenhuma hipótese.

## **SEÇÃO XVII – DOS CONTROLADORES DE HANDICAP**

**Art. 93** – Os controladores de handicap deverão, após o encerramento das inscrições preparar os mesmos de acordo com as determinações estipuladas no regulamento particular.

**93.1** – Os controladores de handicap deverão indicar se algum handicap deverá ser modificado em razão de um desempenho registrado numa prova anterior.

## **CAPÍTULO XIII - PROCEDIMENTOS DE PISTA**

## **SEÇÃO I – DA SUPERVISÃO E INTERVENÇÃO DE PISTA**

**Art. 94** – A supervisão da pista será destinada a garantir as condições de segurança durante o desenrolar de toda a prova.

**94.1** - Todas essas operações deverão estar sob o controle final do diretor de prova, durante todo o evento.

**94.2** – A supervisão da pista compreenderá três áreas distintas:

**I** - Observação.

**II** - Sinalização.

**III** - Intervenção.

**94.3** – Antes da largada da prova ou da reabertura da pista, será dever do diretor de prova ou do seu adjunto realizar o fechamento da mesma, com vistas a assegurar de que todo o sistema de supervisão esteja em pleno funcionamento.

## **SEÇÃO II – DA ORGANIZAÇÃO E DA EXECUÇÃO**

**Art. 95** – O Diretor de Prova designará um adjunto para organizar o Plano Operacional de todas as atividades esportivas.

**95.1** - Para cada prova, o Plano Operacional deverá identificar o posicionamento das equipes e de todos os veículos dos serviços de:

**I** - Sinalização;

**II** - Resgate;

**III** - Médica (medical car, ambulâncias, ambulatório e hospital de apoio)

**IV** - Combate a Incêndio.

**V** - Segurança destinadas à proteção dos competidores, oficiais e públicos em geral.

**95.2** O Diretor da Prova deverá em conjunto com seus adjuntos pré estabelecer no Plano Operacional de como farão as intervenções inclusive do Safety Car conforme prescrito neste Código em Art. específico.

## **SEÇÃO III – DO PARQUE FECHADO**

**Art. 96** – Em todas as competições em que uma verificação técnica esteja prevista deverá ser reservado um local, chamado “Parque Fechado”, onde os veículos que participem da prova fiquem reclusos ao seu final ou da tomada de tempo, à disposição dos comissários técnicos, observados os seguintes procedimentos:

**I** - Somente terão acesso ao seu interior os oficiais de competição designados para controle pelos comissários técnicos.

**II** - No local é proibida a execução de quaisquer ajustes, reparos ou checagens, exceto em situações especiais, devidamente autorizados pelos comissários técnicos.

**III** - A não apresentação do veículo no horário previstos no regulamento particular implicará na aplicação de penalização ao competidor nos treinos, baterias, tomada de tempo ou provas.

**IV** - Nenhum veículo poderá ser retirado do Parque Fechado sem autorização dos comissários técnicos.

**96.1** - O regulamento particular especificará o local onde o parque fechado será instalado.

**96.2** - Sempre que possível o parque fechado deve ser situado próximo à linha de chegada.

**96.3** - Ao final da prova ou tomada de tempo, a zona compreendida entre a linha de chegada e entrada para o parque fechado será entendida como em regime de parque fechado.

**96.4** - O parque fechado terá dimensões adequadas e será protegido a fim de evitar que pessoas não credenciadas tenham acesso enquanto os veículos lá estiverem.

**96.5** - Os oficiais designados farão o controle do parque fechado e serão responsáveis pelo seu funcionamento, sendo os únicos autorizados a transmitir ordens aos competidores.

**96.6** - No caso de interrupção de uma prova, com os veículos permanecendo parados na pista, este local será considerado como parque fechado, estando sujeito a todos os procedimentos previstos neste artigo.

#### **SEÇÃO IV – DO “SAFETY-CAR”**

**Art. 97** – O Safety-car é o veículo utilizado para a neutralização da prova e seu acionamento deverá ocorrer em conformidade com os seguintes procedimentos e condições:

**I** - A decisão de seu acionamento será exclusiva do diretor de prova.

**II** - Será utilizado em face de recomendação de um dos chefes dos postos de sinalização, devido a uma obstrução parcial da pista ou da existência de perigo tal que necessite de resgate, não suficientemente protegido pela bandeira amarela.

**III** - O veículo deverá portar a inscrição SAFETY-CAR em caracteres de dimensões similares àquelas dos números dos veículos de corrida, na traseira e nas laterais.

**IV** - O veículo deverá possuir luzes giratórias sobre o teto, e deverá ainda ser conduzido por um piloto portador de cédula CBA de velocidade, experiente, e acompanhado de um observador capaz de reconhecer todos os veículos participantes da corrida, que deverá estar em contato permanente com o diretor de prova através de rádio.

**V** - Somente poderá haver um veículo Safety-car no circuito.

**VI** - O Safety-car, com as luzes giratórias ligadas, deverá ingressar na pista imediatamente, qualquer que seja o ponto em que o veículo líder da prova se encontrar.

**VII** - Por ordem do diretor de prova, todos os postos de sinalização deverão apresentar a bandeira amarela imóvel, que deverá ser mantida até o final da intervenção do Safety-car.

**VIII** - Todos os veículos de competição deverão se posicionar em fila indiana após o Safety-car, rodando na sua velocidade.

**IX** - Qualquer ultrapassagem será proibida, a menos que um veículo seja sinalizado e autorizado pelo Safety-car para tal procedimento.

**X** - Quando o diretor de prova lhe der a ordem, o observador a bordo do Safety-car autorizará a ultrapassagem de todos os veículos que se encontrarem entre o líder da prova e o Safety-car.

**XI** - Esses veículos continuarão a rodar em velocidade reduzida, sem se ultrapassarem, até que alcancem a fila de veículos que estiver atrás do Safety-car.

**XII** - A cada vez que o Safety-car passar à frente de um posto de sinalização, a bandeira amarela será agitada continuamente, enquanto ele e a fila de veículos que o seguem estiverem percorrendo o setor compreendido entre esse e o posto seguinte.

**XIII** - Durante o tempo em que o Safety-car estiver em operação, os veículos de competição poderão parar nos seus "boxes", mas não deverão retornar à pista enquanto o Safety-car e a fila de veículos estiverem passando diante da saída de box.

**XIV** - A partir do momento em que o Safety-car, acompanhado da fila indiana estiver passando pela pista, diante da reta de chegada, a saída dos mesmos será fechada e permanecerá fechada até a passagem do último veículo da fila, quando deverá ser reaberta.

**XV** - O Safety-car deverá ser utilizado até que o líder seja o primeiro veículo atrás dele e os demais estejam alinhados na pista, formando um comboio.

**XVI** - Quando o diretor de prova decidir pelo fim da intervenção do Safety-car, este deverá ter suas luzes giratórias apagadas, e retornar aos boxes ou local determinado pelo Diretor de Prova.

**XVII** - Isso significará o sinal para a retirada das bandeiras amarelas dos postos de sinalização, desde que o último veículo da fila indiana tenha transposto cada um deles.

**XVIII** - Quando o Safety-car for retirado do circuito, uma bandeira verde deverá ser agitada no PSDP.

**XIX** - Cada volta coberta durante a intervenção do Safety-car será computada para a prova.

**XX** - Durante a intervenção do Safety-car fica vedada a entrada de veículos nos boxes com a finalidade de cumprir penalização em tempo.

**97.1** - O Safety-car deverá estar equipado com componentes que ofereçam segurança aos seus ocupantes em caso de acidente.

**97.2** - O piloto do Safety-car e seu acompanhante deverão estar trajados da indumentária básica de piloto prevista neste Código.

## **CAPÍTULO XIV – SINALIZAÇÃO**

### **SEÇÃO I – DO POSTO DE SINALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)**

**Art. 98** - O posto de controle de corrida será o centro de supervisão e de direção da prova, e deverá fornecer ao diretor de prova e seu adjunto, todas as facilidades e condições adequadas para o cumprimento de suas funções.

### **SEÇÃO II – DO EQUIPAMENTO NO POSTO DE SINALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)**

**Art. 99** - O posto de sinalização da direção de prova deverá ser equipado com os itens abaixo:

**I** - Rádio com fone, para comunicação com a direção de prova.

**II** - Rádio comunicador com fone, ligado com os oficiais de competição que estiverem na pista.

**III** - Microfone ligado ao sistema de som, para comunicação com os boxes.

**IV** - Conjunto de bandeiras de sinalização.

**VI** - Placa de sinalização para os pilotos, com uma quantidade de números suficiente para identificá-los quando for necessário apresentar-lhes uma sinalização específica.

### **SEÇÃO III – DA OPERAÇÃO**

**Art. 100** – Antes da largada da prova ou da reabertura do circuito, será dever do diretor de prova ou do seu adjunto, realizar o fechamento da pista, para se assegurar de que todo o sistema de supervisão esteja em pleno funcionamento.

### **SEÇÃO IV – DOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO**

**Art. 101** – Os postos de sinalização deverão assegurar a supervisão da pista e sua área próxima.

**101.1** - Os postos, localizados ao lado da pista, deverão prever uma área suficiente para que os oficiais possam se abrigar com seu equipamento de trabalho, e se proteger dos veículos de competição.

**101.2** - O número e a localização dos postos serão determinados em função das características de cada circuito ou percurso.

**101.3** – Nos circuitos a distância entre dois postos não deverá exceder a 500 metros, e a visão entre eles deverá ser completa.

### **SEÇÃO V – DOS EQUIPAMENTOS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO**

**Art. 102** – Cada posto deverá ser equipado com:

**I** - Rádio transmissor/receptor, com fone, para ser utilizado sempre que necessário.

**II** - Telefone celular móvel (aconselhável).

**III** - Um jogo de bandeiras de sinalização, composto das seguintes quantidade e cores:

- a)** Uma verde.
- b)** Uma branca.
- c)** Uma amarela com listras vermelhas.
- d)** Uma azul.
- e)** Duas amarelas.
- f)** Uma vermelha.

**IV** - Um recipiente contendo aproximadamente 15 (quinze) quilos de produto em pó destinado a absorver eventuais poças de óleo.

**V** - Uma vassoura dura.

**VI** - Extintores de incêndio portáteis contendo seis ou oito quilos de PQS (pó químico seco) cada um.

**VII** - Cobertores.

**VIII** - Placas com os dizeres: "SC" (Safety-car).

## **SEÇÃO VI – DAS FUNÇÕES DOS OFICIAIS DOS POSTOS DE SINALIZAÇÃO**

**Art. 103** – O oficial responsável pelo posto de sinalização deverá orientar os demais oficiais que com ele estejam atuando, para:

**I** - Advertir os pilotos por meio de sinalização, de todos os perigos ou dificuldades que eles não possam prever.

**II** - Informar a direção de prova, de todo incidente que venha a ocorrer nos limites de intervenção de seu posto, e propor a ação adequada de serviços de urgência, se necessário.

**III** - Assegurar-se de que a corrida se desenvolva de uma maneira correta do ponto de vista desportivo, e relatar à direção de prova todo comportamento perigoso ou antidesportivo.

**IV** - Manter seu setor da pista limpo e livre de obstáculos, principalmente no que se refere às eventuais poças de óleo.

**V** – não trajar vestimentas coincidentes com as cores das bandeiras de sinalização.

## **SEÇÃO VII – DA SINALIZAÇÃO**

**Art. 104** – No que concerne à supervisão da pista, o diretor de prova ou seu adjunto, e os oficiais dos postos de sinalização deverão contar em grande parte com o uso de bandeiras para garantir a segurança dos pilotos, e fazer com que o regulamento seja respeitado.

## **SEÇÃO VIII – DAS DIMENSÕES DAS BANDEIRAS**

**Art. 105** – As bandeiras deverão possuir as seguintes dimensões:

**I** - Vermelha: 100 x 80 cm.

**II** - Preta com círculo laranja: 100 x 80 cm, devendo o disco medir 40 cm de diâmetro.

**III** - Demais cores 80 x 60 cm.

## **SEÇÃO IX – DOS SINAIS POR BANDEIRAS UTILIZADAS PELO DIRETOR DE PROVA**

**Art. 106** – As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário em conformidade com as normas e procedimentos a seguir:

### **I – Bandeira de largada:**

a) Deverá ser quadriculada, nas cores da bandeira nacional;

b) Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, autorizando a largada dos veículos.

### **II – Bandeira de chegada:**

a) Deverá ser quadriculada, nas cores branca e preta;

b) Indicará o final da prova, e deverá ser apresentada sempre agitada, até que o último veículo cruze a linha de chegada.

### **III – Bandeira vermelha:**

a) Deverá ser apresentada imóvel;

b) Indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou briefing, ou àquele indicado pelos comissários;

- c) Todos os postos de observação deverão apresentar essa bandeira, exceto quando se tratar de provas de kart;
- d) Poderá ser utilizada para o fechamento da pista;
- e) Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos com as penalizações previstas neste Código.

**IV – Bandeira preta e branca:**

- a) Deverá ser dividida em diagonal, formando um triângulo na cor branca e outro na cor preta;
- b) Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao do veículo do piloto infrator;
- c) Indicará que o piloto está sendo advertido em razão de conduta antidesportiva e deverá ser mostrada apenas uma vez.

**V – Bandeira preta:**

- a) Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número correspondente ao veículo do piloto infrator.
- b) Indicará que o piloto está sendo excluído da prova, e deverá se dirigir ao box na volta seguinte.

**VI – Bandeira preta com círculo laranja:**

- a) Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número de identificação do veículo.
- b) Informará ao piloto que seu veículo tem problemas, e que ele deve parar imediatamente, no seu box ou no parque de manutenção, quando se tratar de prova de kart.
- c) Também informará ao piloto que deverá cumprir penalização em tempo, conforme estabelecido no regulamento da categoria ou no regulamento particular da prova.
- d) No caso de penalização em tempo, o piloto deverá se dirigir ao local indicado dentro de três voltas contadas a partir da primeira bandeira apresentada.
- e) O não atendimento da bandeira preta com círculo laranja, implicará a exclusão do conjunto piloto/veículo da prova.
- f) A bandeira e a placa devem ser mostradas também para o box, de modo que a equipe do piloto possa tomar as devidas providências.

**106.1** - A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca, preta e preta com círculo laranja, previstas nos incisos III, IV, V e VI, será tomada pelo diretor de prova, em conjunto com os comissários desportivos, todavia, dependendo da urgência, a decisão poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

**SEÇÃO X – DAS BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

**Art. 107** – As bandeiras utilizadas pelos oficiais de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas.

**107.1** - A apresentação de uma bandeira “agitada” reforçará e acentuará o seu significado.

**107.2** – As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário em conformidade com orientação do diretor de prova e obedecendo as normas e procedimentos a seguir:

**I – Bandeira amarela:**

- a) Indica sinal de perigo.
- b) O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo.
- c) Qualquer que for o caráter de uma situação de perigo, ele será indicado por essa bandeira.
- d) A sua apresentação de forma agitada indicará que a tal situação existe no setor imediatamente seguinte ao posto em que estiver sendo mostrada.
- e) A fim de sinalizar para os pilotos um novo perigo que vier a se apresentar no mesmo setor, e sobre o qual eles não estiverem cientes, ela deverá ser apresentada agitada durante duas voltas.
- f) Em seguida, deverá ser mostrada imóvel durante outras duas voltas, após o que será retirada, mesmo que o obstáculo não possa ser removido.
- g) Quando necessário, os pilotos deverão ser instruídos com as mãos ou com bandeiras, de modo que se mantenham no lado da pista que não estiver obstruído.
- h) Se a obstrução for muito séria, mas não o suficiente para justificar a parada total da prova, um mesmo posto deverá empregar duas bandeiras amarelas para sinalizar o perigo.
- i) Da mesma forma, essas serão apresentadas se a pista estiver completamente obstruída, até o momento em que o diretor de prova tiver as condições adequadas para a interrupção da prova.
- j) A fim de permitir aos pilotos procederem com tempo suficiente para a frenagem necessária, decorrente da existência de um obstáculo no setor onde a bandeira amarela estiver sendo apresentada, o posto anterior deverá apresentar um sinal de pré-aviso, sob a forma de uma bandeira amarela imóvel.
- k) O sinal de pré-aviso anterior às duas bandeiras amarelas agitadas será dado através de duas bandeiras amarelas imóveis.
- l) No caso de haver destroços de um acidente que tiver ocorrido entre o posto anterior e o seu posto, o sinalizador deste deverá apresentar igualmente a bandeira amarela.
- m) Se seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior àquele em que a pista estiver obstruída deverá apresentar a bandeira verde.
- n) Os pilotos deverão, imediatamente após terem passado por uma bandeira amarela, apresentada imóvel ou agitada, manter suas respectivas posições, e não fazer manobras de ultrapassagem, senão depois de terem transposto uma bandeira verde.

**II – Bandeira amarela com listras vermelhas:**

- a) Significa falta de aderência.
- b) Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista deteriorou-se subitamente na zona posterior à bandeira.
- c) A utilização mais freqüente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante tiver sido derramado na pista.
- d) Entretanto, ela poderá ser igualmente usada para informar aos pilotos da existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar "aquaplaning", ou após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, que os pilotos estarão para passar de um piso seco para um piso molhado.
- e) Nesse último caso, a apresentação da bandeira será acompanhada de uma mão elevada para o céu.
- f) Nessa situação, a bandeira deverá ser apresentada por no mínimo quatro voltas, ou até o momento em que a pista estiver seca.

- g) Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos, com as penalizações previstas neste Código.
- h) No setor posterior será apresentada a bandeira verde.

### **III – Bandeira vermelha:**

- a) Indica que a prova, treino, tomada de tempo ou warm-up foi interrompido.
- b) Essa bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização, desde que o diretor de prova venha a se decidir pela interrupção.
- c) Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou "briefing", ou àquele indicado pelos comissários desportivos.
- d) Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos, com as penalizações previstas neste Código.

### **IV – Bandeira verde:**

- a) Significa fim de alerta.
- b) Deverá ser utilizada logo após o final da zona de perigo assinalada pela bandeira amarela ou amarela com listras vermelhas;
- c) Circunstancialmente, poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento ou início de uma sessão de treino, por ordem do diretor de prova.

### **V – Bandeira branca:**

- a) Indica a presença de um veículo lento e/ou veículo de serviço na pista;
- b) Através dela, os pilotos deverão ser informados de que estão a ponto de ultrapassar um veículo que estiver se deslocando a uma velocidade muito inferior àquela de seus veículos de competição;
- c) Deverá ser apresentada, quando um veículo de serviço entrar na pista ou quando um veículo de competição se deslocar em velocidade reduzida;
- d) Deverá ser mostrada desde o momento em que o veículo lento passar pelo posto de sinalização, até o momento em que ele alcançar o posto seguinte;
- e) Depois do procedimento acima, deverá ser apresentada imóvel durante o tempo em que o veículo percorrer o setor do posto posterior, e deverá ser retirada assim que o veículo transpuser este último;
- f) O responsável pela entrada de um veículo de serviço na pista deverá se assegurar de que o posto anterior ao local em que ocorreu essa entrada, tenha sido devidamente avisado da situação;
- g) Se um veículo parar na pista, mesmo sendo de serviço, as bandeiras brancas deverão ser substituídas imediatamente pelas bandeiras amarelas.

### **VI – Bandeira azul:**

- a) Indica ao piloto que ele será ultrapassado por um ou por vários veículos mais rápidos;
- b) Quando apresentada imóvel, indicará que um veículo mais rápido se aproxima, e ele deverá estar atento para a iminente ultrapassagem;
- c) Quando apresentada agitada, indicará que um veículo mais rápido está a ponto de proceder à ultrapassagem, e o piloto para quem a bandeira azul tiver sido mostrada, deverá dar passagem imediatamente, sob pena de ser punido pelos comissários desportivos.

**107.3** – Não será necessária a apresentação da bandeira azul quando:

- I** - No decorrer da primeira volta da prova, quando os veículos ainda estiverem agrupados.

**II** - Dois ou mais veículos de possibilidades muito semelhantes estiverem muito próximos, disputando posição por várias voltas.

**III** - Um veículo manifestar para outro o fato de que ele será ultrapassado (seja se afastando para a lateral da pista, seja fazendo gesto com a mão essa sua intenção, ou seja, por qualquer outro meio).

**IV** - A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).

**107.4** - Será imperiosa a apresentação da bandeira azul quando:

**I** - Ocorrer a obstrução caracterizada da ultrapassagem.

**II** - Os veículos mais lentos estiverem a ponto de serem ultrapassados pelos veículos dos líderes da corrida.

**III** - Um veículo rápido, após uma largada ruim ou parada nos boxes, alcançar os competidores mais lentos.

**IV** - Estando seca a pista, essa bandeira deverá ser usada com moderação.

**V** - Em contra partida, quando a pista estiver molhada, e os pilotos, sobretudo os de veículos do tipo monoposto tiverem dificuldades de visualizar os veículos que estiverem seguindo através da nuvem de água levantada, a bandeira azul constituir-se-á na sinalização preventiva por excelência.

**107.5 – Outras sinalizações:** Um extintor portátil poderá ser apresentado a um piloto, a fim de informar-lhe que seu veículo está em chamas.

## **SEÇÃO XI – DA SINALIZAÇÃO LUMINOSA**

**Art. 108** – No caso da sinalização por bandeira ser complementada por sinalização luminosa, esta deverá estar em conformidade com as seguintes condições:

**I** - Os sinais luminosos substituirão as bandeiras amarelas e verdes, e eventualmente a bandeira vermelha.

**II** - A instalação deverá apresentar três focos agrupados, sendo dois amarelos e um verde.

**III** - Os dois focos amarelos deverão ser espaçados de tal maneira que a apresentação dos mesmos seja facilmente reconhecida.

**IV** - Um foco vermelho montado separadamente poderá ser previsto.

**V** - O foco vermelho único deverá ser acionado unicamente pelo diretor de prova, simultaneamente com os focos vermelhos de todos os outros postos.

**VI** - O sistema de alimentação elétrica deverá ser apoiado por outro sistema de emergência, que possa ser acionado sem que a prova seja interrompida.

**VII** - Os focos deverão ser intermitentes e, de preferência, independentes.

**VIII** - Os focos poderão ser intermitentes ou fixos, mas a combinação desses dois princípios de funcionamento será proibida.

**IX** - O significado das luzes será o que se segue:

**a)** Um foco só amarelo – mesmo significado de uma bandeira amarela agitada;

**b)** Dois focos amarelos (intermitentes ou em fases alternadas) – mesmo significado de duas bandeiras amarelas agitadas;

**c)** Foco verde – mesmo significado da bandeira verde;

**d)** Foco vermelho – mesmo significado da bandeira vermelha – não poderá ser utilizado sem o controle e comando do diretor de prova;

- e) Os organizadores de provas noturnas deverão pelo menos assegurar a existência de focos amarelos controlados por cada posto;
- f) Apenas nesse caso será permitido utilizar só uma luz amarela para indicar uma deterioração grave na superfície da pista, desde que acompanhado de um painel amarelo com listras vermelhas apresentado simultaneamente.

## **SEÇÃO XII – DAS LUZES DE PARTIDA**

**Art. 109** – No caso em que forem instaladas luzes para a ordem de largada, essa instalação deverá respeitar as seguintes condições:

**I** - Significado:

- a) Vermelha acesa – prestes a largar;
- b) Vermelha apagada – largada autorizada;
- c) Amarela intermitente – largada não autorizada (kart).

**II** - O tempo entre o acionamento do sinal vermelho e o seu desligamento será a critério do Diretor de Prova ou do Largador oficial.

**III** - Localização - Todos os focos de luzes para a sinalização de partida de uma corrida deverão estar situados em um local proeminente, de modo que possam ser vistos claramente por todos os pilotos postados em seus veículos no "grid" de largada, sentado na posição correta de pilotar.

**IV** - Especificações - Os focos deverão ser grandes e intensos.

**V** - O circuito das chaves comutadoras deverá permitir as combinações abaixo:

- a) Somente o foco vermelho ligado;
- b) Todos os focos desligados;
- c) Foco vermelho ligado com os focos amarelos intermitentes ligados (kart).

## **SEÇÃO XIII – DAS PLACAS DE LARGADA**

**Art. 110** – As placas utilizadas para o procedimento de largada serão as que se seguem, com os seus respectivos significados:

**I - 10 min.** – Início da contagem regressiva para a largada, sendo permitido qualquer reparo e troca de pneus exceto reabastecimento (combustível, óleo, fluídos e líquidos), o box estará fechado e os carros que nele permanecerem deverão largar dos mesmos.

**II - 5 min.** – Indicação de que o grid está fechado e, caso algum veículo esteja recebendo reparos, deverá ser retirado imediatamente do grid e largará dos boxes.

**III - 3 min.** – Somente veículos, pilotos, mecânicos e oficiais de competição poderão permanecer no "grid", sendo permitido o uso de energia externa para o acionamento dos motores dos veículos.

**IV - 1 min.** – Poderão permanecer no "grid" somente os veículos e os pilotos.

**V - 30 seg.** – Na retirada da placa será apresentada a bandeira verde para a volta de apresentação.

**VI - Desligar os motores** – Todos os pilotos deverão desligar os motores de seus veículos.

**VII - Largada atrasada** – Todos os pilotos deverão desligar os motores de seus veículos.

**VIII - 5 seg.** - Na retirada da placa será aceso o sinal vermelho.

## **CAPÍTULO XV - COMPETIÇÕES E DESENVOLVIMENTO**

### **SEÇÃO I – DOS TREINOS LIVRES**

**Art. 111** – Os treinos livres são destinados aos pilotos para se familiarizarem com a pista e, também, para que os preparadores efetuem ajustes aos seus veículos.

**111.1** – A partir do primeiro treino livre a pista deverá estar completamente montada com suas pinturas, marcações, trechos de cronometragem além de todos os postos de apoio a direção de prova em funcionamento.

**111.2** – A participação nos treinos livres 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 para sua participação.

**111.3** – Nas provas de Rally, os treinos livres serão exclusivamente destinados ao reconhecimento do percurso, com pilotos e navegadores percorrendo-o em carros de uso fora de competição, sendo vedado o uso dos veículos inscritos na prova para tal reconhecimento e tendo a obrigação de obedecer o limite de velocidade estabelecido.

**111.4** – O horário dos treinos livres será inserido no programa horário da prova, devendo haver um intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos entre o término de um treino livre e o início de outro.

**111.4.1** – O intervalo previsto acima poderá ser de 5 (cinco) minutos entre sessões de treinos com veículos de grupos ou categorias diferentes, ou seja, quando houver separação entre os veículos participantes dos treinos.

### **SEÇÃO II – DA TOMADA DE TEMPO**

**Art. 112** – A tomada de tempo é a forma de apuração dos participantes mais rápidos com vistas à formação do grid de largada.

**112.1** – Para fins de definição da posição no Grid de largada, no caso de registro de mesmo tempo entre competidores, prevalecerá o que tiver sido registrado em primeiro lugar.

**112.2** – O regulamento particular da prova definirá a formatação da tomada de tempo que poderá ser:

**I – Livre** – quando os competidores participam em determinado período programado, com todos ao mesmo tempo na pista.

**II – Em grupos** – quando os participantes são divididos em grupos.

**III – Individual** – quando os pilotos entram individualmente na pista para estabelecimento dos tempos.

**112.3** – Sistemas que mesclm os critérios acima e subdivisões da forma da tomada de tempo poderão ser praticados desde que constem dos respectivos regulamentos particulares.

**112.4** - Se, no caso da divisão do conjunto de veículos inscritos em grupos distintos para a tomada de tempo, houver mudança climática, isto é, tempo seco para um grupo e tempo chuvoso para o outro grupo, a posição de largada será definida através de colunas verticais o que significa que um grupo será colocado nas posições ímpares, e o outro nas posições pares do Grid de largada, salvo se o regulamento da categoria, ou particular da prova estabelecer outro critério.

**112.5** – Poderá ser estabelecido no regulamento particular, um tempo mínimo para que os veículos estejam habilitados a participar do "Grid" de largada.

**112.6** – Durante a tomada de tempos será proibido o ingresso dos veículos nas garagens dos boxes ou atrás dos mesmos, sob pena de exclusão ou desclassificação, independentemente da condição climática, salvo regulamentação específica da categoria.

### **SEÇÃO III – DO BRIEFING**

**Art. 113** – Briefing é uma reunião oficial comandada pelo diretor de prova, com a participação dos comissários desportivos, obrigatória com os pilotos, navegadores e chefes de equipe, destinada a serem transmitidas informações quanto aos procedimentos que serão adotados exclusivamente a prova em questão.

**113.1** – O briefing poderá ser feito exclusivamente através de pauta escrita pelo Diretor de Prova.

**113.2** – O Briefing é de exclusiva participação dos citados no caput deste artigo, sendo a participação de outras pessoas condicionada à aprovação do diretor de prova e dos comissários desportivos.

**113.3** – A ausência não justificada e não aceita pelos comissários desportivos acarretará ao faltoso multa nos termos deste Código.

**113.4** – Assuntos relacionados a outra etapa do mesmo campeonato deverão ser tratados por escrito e entregues ao Diretor da Prova.

### **SEÇÃO IV – DO WARM UP**

**Art. 114** – Quando previsto no regulamento particular, poderá ser realizado treinamento antes do evento com vistas aos competidores efetuarem os acertos finais dos seus veículos, observados os seguintes pontos:

**I** – Deverá haver um intervalo mínimo de 1 (uma) hora entre o término do warm-up e o início da prova.

**II** – O warm-up não poderá ocorrer por período superior a 1 (uma) hora.

### **SEÇÃO V – DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA**

**Art. 115** – Entende-se por Grid de Largada a ordem oficial de largada dos veículos para uma prova.

**115.1** – A posição de largada dos veículos será determinada pela tomada dos tempos, ou por outros critérios estabelecidos no regulamento da categoria ou particular da prova, tais como:

**I** – Classificação em baterias ou provas disputadas anteriormente.

**II** – Classificação no campeonato.

**III** – Sorteio.

**115.1.1** – Os regulamentos particulares deverão estabelecer um dos critérios acima para o caso da tomada de tempo não ser realizada por motivo climático ou de força maior.

**115.1.2** – No caso de não haver previsão de critério alternativo no regulamento particular, a definição do grid de largada se fará por meio de sorteio.

**115.2** – As provas ou baterias deverão ter em condições de largar, um Grid mínimo de seis veículos, para que possa ser atribuída a pontuação para o campeonato ou torneio, exceto para o kart, cujo regulamento específico definirá essa quantidade.

**115.2.1** - Excepcionalmente a CBA e as FAUs visando o crescimento do esporte, poderá autorizar a pontuação dos campeonatos com GRID inferior ao acima estabelecido.

**115.3** – Depois da publicação do Grid, no caso largada “parada”, o lugar de qualquer piloto que não se apresentar para mesma permanecerá vazio e os outros competidores deverão manter suas posições no Grid, exceto se o regulamento particular dispuser ao contrário.

**115.4** – O Grid de largada, quando definido pela tomada de tempo, deverá ser formado conforme o seguinte critério:

**I** – A formação dos conjuntos piloto/veículo, iniciada pelo pole-position, obedecerá a seqüência dos melhores tempos de todos os conjuntos que não tiverem qualquer irregularidade durante a tomada de tempo.

**II** – Logo após os conjuntos piloto/veículo mencionados no inciso I serão alinhados os conjuntos que tiverem se apresentado para a tomada de tempo, mas que tiverem sido penalizados em razão de alguma irregularidade.

**III** – Finalmente, obedecida a seqüência definida nos incisos I e II, serão alinhados os conjuntos piloto/veículo que não tiverem se apresentado para a tomada de tempo, que serão posicionados por sorteio.

**115.5** – Durante a volta de alinhamento para o grid de largada, os veículos não poderão cruzar a linha de largada/chegada.

## **SEÇÃO VI – DA LARGADA**

**Art. 116** - A largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida para um competidor isolado, ou a vários partindo juntos 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.

**116.1** – No regulamento particular de cada prova deverá constar o tipo e o procedimento de largada.

**116.2** - Salvo disposições contrárias do regulamento particular, os competidores serão conduzidos para a linha de largada por um veículo oficial na respectiva ordem de largada.

**116.3** – Nas largadas lançadas, quando o veículo oficial deixar a pista, o Grid manterá a ordem, até que o carro líder chegue à linha de partida marcando o início da corrida.

**116.4** – Em qualquer tipo de largada, a critério da Direção de Prova, e visando única e exclusivamente a segurança, a largada poderá ser dada com a intervenção do Safety-car.

**116.5** – Em qualquer procedimento de largada, após o instante em que é dada a ordem de partida com o Safety-car ou não, as ultrapassagens estão permitidas.

**116.6** – Os carros que não se apresentarem para a largada no tempo estabelecido poderão largar dos boxes, após a passagem do último carro pela linha de saída dos mesmos.

**116.7** – A sinalização para largada está definida nas seções XII e XIII do Capítulo XIV deste Código.

## **SEÇÃO VII – DA QUEIMA DE LARGADA**

**Art. 117** - A queima de largada ocorre quando um piloto, sem ordem do largador, e antes que lhe seja mostrada a sinalização apropriada, avança da posição que lhe foi designada para largar.

**117.1** – Nas largadas lançadas será considerado como queima de largada o carro que se posicionar fora do alinhamento do pelotão.

**117.2** – Todo piloto que tiver queimado a largada deverá receber uma das seguintes penalizações:

**I - LARGADA EM GRUPO EM PROVA DISPUTADA EM CIRCUITO** – passagem pelos boxes em velocidade reduzida – Drive-Through.

**II - LARGADA EM PROVA NÃO REALIZADA EM CIRCUITO** – acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo que tiver gasto para terminar a prova ou percurso exceto Rally.

**III - LARGADA DE PROVA DE KART** – de acordo com RNK 2011.

**IV - LARGADA DE PROVA DE ARRANCADA** – perda do tempo, sem direito a nova tentativa na bateria.

## **SEÇÃO VIII – DA LINHA DE LARGADA**

**Art. 118** – Para todas as provas a linha de largada determina a cronometragem dos veículos.

**118.1** – Para todas as provas, a partir da linha de largada serão definidas as posições de cada veículo antes da largada.

**118.2** – Para as largadas em grupo, paradas, a definição do posicionamento dos veículos obedecerá a demarcação do Grid na pista.

**118.3** – Para tentativa de recorde, partida parada, o veículo imobilizado será colocado de forma que sua parte destinada à operação da cronometragem não esteja mais que 10 (dez) cm atrás da linha de largada, e o motor do veículo deverá estar ligado.

**118.4** – Para os veículos que larguem isoladamente ou alinhados lado a lado, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

**I** - Se os tempos forem registrados por dispositivos automáticos, os veículos serão alinhados antes da largada, como definido no parágrafo acima.

**II** - Se os tempos forem registrados por cronômetros ou com dispositivos sem ponto de partida automático, os veículos serão alinhados antes da linha de largada, de forma que a parte das rodas dianteiras não toquem a linha.

## **SEÇÃO IX – DA ULTRAPASSAGEM**

**Art. 119** – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:

**I** – Durante a prova, um veículo que estiver na pista poderá usar toda a largura da mesma demarcada por duas linhas brancas.

**II** - Somente a pista deverá ser utilizada pelos pilotos durante o decorrer da prova.

**III** - Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporária ou constantemente mais rápido, o piloto deverá dar passagem ao mais rápido, ficando em qualquer lado da pista, de modo que a ultrapassagem seja feita pelo outro lado.

**IV** - Qualquer manobra obstrutiva levada a efeito por um ou por vários pilotos, tendo ou não interesses comuns, será proibida.

**V** - As curvas, bem como as zonas de entrada e saída das mesmas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitados os limites da pista.

**VI** - As ultrapassagens, de acordo com as possibilidades do momento, poderão ser feitas pela direita ou pela esquerda.

**VII** - O piloto de um veículo retardatário, que está sendo alcançado deverá ser alertado através da sinalização por bandeira azul, de modo a preveni-lo da intenção do outro competidor, de ultrapassá-lo.

**VIII** – Caso o piloto, na situação acima, não permita ou dificulte a ultrapassagem, receberá uma das seguintes penalizações:

- a)** Havendo ultrapassagem será advertido com bandeira branca e preta;
- b)** Não havendo a ultrapassagem receberá sinalização de Drive-Through, ou acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso ou nas situações previstas no item 142.3 deste Código;
- c)** Havendo acidente será excluído.

**IX** – Manobras destinadas a bloquear outros pilotos, tais como mudança de direção antecipada, direcionamento do veículo para o lado interior ou exterior das curvas, ou qualquer outra mudança anormal de direção, serão estritamente proibidas.

**X** – Em defesa de posição, quando um carro tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção.

**XI** – A mudança prevista no item anterior não poderá ocorrer na direção do veículo que tenta a ultrapassagem, quando este já tiver colocado o carro ou parte deste na sua lateral.

**XII** – Caso o veículo que estiver na frente agir na forma prevista no item anterior, receberá a uma das seguintes penalizações:

- a) Havendo ultrapassagem será advertido com bandeira branca e preta;
- b) Não havendo ultrapassagem receberá sinalização de "Drive-Through", ou acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso, ou nas situações previstas no item 142.3 deste Código;
- c) Havendo acidente será excluído.

**XIII** – Caso o veículo que estiver na frente escolher o lado interno da reta em relação à curva que se aproxima, não poderá se movimentar para se posicionar na tomada da curva, caso o veículo que tenta a ultrapassagem esteja posicionado naquele espaço.

**XIV** – Caso o veículo que está na frente agir na forma prescrita no item anterior, receberá uma das seguintes penalizações:

- a) Havendo ultrapassagem será advertido com bandeira branca e preta;
- b) Não havendo ultrapassagem receberá sinalização de "Drive-Through", ou acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso ou nas situações previstas no item 143.3 deste Código.
- c) Havendo acidente será excluído.

**XV** – Não será permitido a vários veículos rodar constantemente lado a lado ou andar em formação, a não ser que outro veículo tente fazer a ultrapassagem.

**XVI** – Caso a situação prevista no item anterior venha a ocorrer, os veículos que rodarem lado a lado receberão uma das seguintes penalizações:

- a) Havendo ultrapassagem serão advertidos com bandeira branca e preta;
- b) Não havendo ultrapassagem receberão sinalização de "Drive-Through", ou acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso ou nas situações previstas no item 143.3 deste Código;
- c) Havendo acidente serão excluídos.

**119.1** - A inobservância reincidente ou sistemática levará o transgressor a ser excluído pelos comissários desportivos.

**119.2** - A penalização imposta aos pilotos que ignorarem a bandeira azul será igualmente aplicada naqueles que obstruírem uma parte da pista, e será mais severa no caso de obstrução sistemática, podendo ser, desde a multa, até a exclusão.

**119.3** - A repetição de faltas graves, ou a evidência da falta de domínio do veículo, tal como sair da pista, poderá resultar na exclusão dos pilotos que porventura venham a cometê-las.

**119.4** - A não utilização do circuito ou percurso, mencionado no regulamento particular, para encurtar caminho, qualquer que seja o motivo, anel externo, por exemplo, implicará em penalização a ser aplicada pelos comissários desportivos.

## **SEÇÃO X – DA PARADA DE UM VEÍCULO DURANTE A CORRIDA**

**Art. 120** – Os procedimentos de parada de um veículo durante a corrida deverão obedecer às seguintes regras:

**I** – O piloto de qualquer veículo que estiver deixando a pista deve sinalizar sua intenção levantando o braço, sendo responsável pela garantia de que a sua manobra será levada a efeito de maneira segura, e o mais próximo possível do ponto de saída.

**II** – No caso de um piloto ser obrigado a parar seu veículo involuntariamente, ou por qualquer outro motivo, o mesmo deverá ser deslocado para fora da pista o mais rapidamente possível, para que sua presença não constitua risco e nem prejudique o desenrolar da prova.

**III** – Caso o piloto esteja impossibilitado de deslocar seu veículo de uma posição que represente perigo para os demais competidores, será dever dos oficiais de pista e outros oficiais, retirá-lo para local seguro.

**IV** – Na situação acima, após ter sido retirado, se o piloto conseguir colocar seu veículo em marcha, sem auxílio externo, e retornar à corrida sem cometer qualquer falta e sem tirar vantagem de sua saída da pista, ele não poderá ser punido.

**V** – Todos os reparos no veículo na pista deverão ser efetuados exclusivamente pelo piloto, com as ferramentas e peças transportadas em seu veículo.

**VI** – Qualquer tipo de reabastecimento na pista será proibido, sob pena de exclusão sumária.

**VII** – Com exceção do piloto e, em casos excepcionais previstos neste artigo, nenhuma pessoa estará autorizada a tocar em um veículo parado, sob pena de exclusão.

**VIII** – É proibido empurrar um veículo ao longo da pista, ou para cruzar a linha de chegada, sob pena de exclusão ou desclassificação, exceto nas competições de kart e Rally.

**120.1** – Em provas de longa duração, quando previsto no regulamento da categoria ou particular da prova, o veículo poderá ser rebocado pelo resgate oficial da prova, com o piloto na sua direção até os boxes, onde poderá ser reparado e retornar à prova.

**120.1.1** – Na situação prevista no item acima, caso o veículo venha a funcionar quando estiver sendo rebocado e o piloto tenha como desligá-lo do rebocador, este poderá retornar à prova, sem necessidade de se dirigir aos boxes.

## **SEÇÃO XI – DA ENTRADA DOS BOXES**

**Art. 121** – Deverá ser observado pelo piloto quando estiver entrando nos boxes:

**I** – A zona de desaceleração fará parte da pista.

**II** – No decorrer dos treinos, tomada de tempo, warm-up e prova, o acesso aos boxes somente será autorizado se efetuado pela zona de desaceleração.

**III** – Toda infração à regra acima implicará na penalização em tempo conforme previsto neste Código.

**IV** – Todo competidor que tiver a intenção de deixar a pista ou retornar ao seu box deverá manifestá-la a tempo de assegurar-se de que poderá fazê-lo sem riscos para si ou para terceiros.

**V** – Exceto em caso de força maior, a critério dos comissários desportivos, cruzar em qualquer direção a linha divisória da zona de desaceleração e a pista será terminantemente proibida.

**121.1** – A zona de desaceleração será a demarcada na pista, exceto se o regulamento particular dispuser de forma diferente.

**121.2** – A partir de um determinado ponto previsto no regulamento particular da prova, a velocidade deverá ser reduzida para o limite estabelecido.

**121.2.1** – Caso o regulamento não estabeleça a velocidade máxima nos boxes, esta será de 60 (sessenta) km por hora.

**121.2.2** – O controle de velocidade será efetuado entre a marcação existente no início dos boxes, até a marcação na sua saída.

## **SEÇÃO XII – DO REABASTECIMENTO**

**Art. 122** – É expressamente proibido o reabastecimento durante uma prova, exceto se o regulamento da categoria ou particular da prova dispuser de forma contrária.

**122.1** – Caso o regulamento permita o reabastecimento, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

**I** – O reabastecimento somente poderá ser efetuado por meio de gravidade, ficando expressamente proibido o uso de quaisquer meios que acelerem a entrada do combustível no reservatório do veículo.

**II** – O reabastecimento somente poderá ser efetuado na área dos boxes, fora das garagens, em local previamente definido no correspondente regulamento e demarcado no paddock.

**III** – Não mais do que 2 (dois) mecânicos poderão participar do reabastecimento devendo ambos estar devidamente equipados com capacete fechado, macacão à prova de fogo, luvas e calçados adequados.

**122.2** – O descumprimento dos procedimentos acima acarretará ao infrator a sumária exclusão da prova.

**122.3** – No caso do veículo, ao parar para reabastecimento, ultrapassar a posição demarcada para tal, poderá ser empurrado apenas pelos mecânicos credenciados para seu atendimento até a posição onde poderá ser efetuado o reabastecimento.

**122.4** – Caso o veículo, após o reabastecimento, apresentar vazamento de combustível ou partir com partes do equipamento de reabastecimento conectado, deverá ser sinalizado pela direção de prova para retornar aos boxes onde deverá ser vistoriado pelo comissário técnico, somente podendo retornar à prova depois de constatado que não oferece risco.

**122.4.1** – O descumprimento da sinalização da direção de prova acarretará ao infrator a exclusão sumária da prova.

**122.5** – O regulamento da categoria e o regulamento particular da prova poderão estabelecer regras complementares para o reabastecimento.

### **SEÇÃO XIII – DA INTERRUÇÃO DE UMA PROVA**

**Art. 123** – Caso seja necessária a interrupção de uma prova, em face de obstrução do circuito após um acidente, ou na hipótese das condições climáticas prejudicarem o andamento da mesma, ou ainda em razão de quaisquer outros motivos, para que o seu prosseguimento se torne impossível, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

**I** – Uma bandeira vermelha deverá ser mostrada no PSDP.

**II** – Simultaneamente, a mesma bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização.

**III** – A decisão de interromper a corrida poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

**123.1** – Quando a bandeira vermelha for apresentada conforme o procedimento descrito no caput deste artigo, todos os veículos deverão imediatamente, ter suas velocidades reduzidas, e serem levados para o “grid” de largada, ou ao local indicado pelos comissários, ficando bem claro que:

**I** – Os veículos estarão em regime de “parque fechado” e ninguém poderá tocá-los, sob pena de exclusão sumária.

**II** – A classificação da corrida será a da volta precedente à daquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.

**III** – Os veículos de socorro ou de serviço poderão estar circulando pela pista.

**123.2** – Em caso de relargada, deverão ser observados os seguintes pontos:

**I** – Os veículos que permaneceram no grid ou local indicado pelos comissários relargarão nas posições que ocupavam na volta precedente à daquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.

**II** – Os pilotos que se dirigirem aos boxes deverão largar do mesmo, de acordo com as regras estabelecidas para largada.

**III** – Os pilotos que forem para o Grid, e cujos veículos necessitarem de reparos mais específicos, poderão ser empurrados para os boxes, para a execução dos respectivos trabalhos, e de lá deverão largar para continuação da prova, desde que autorizados pelos comissários desportivos.

**123.3** – Após a interrupção de uma prova, estarão previstas as seguintes hipóteses:

**I – Se menos de duas voltas tiverem sido completadas** – nesse caso a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original, caso não seja possível a relargada, nenhum ponto será considerado para campeonato, torneio, copa ou troféu.

**II – Se mais de duas voltas e menos de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completados.** – nesse caso, se houver condições, a prova deverá ser reiniciada e considerada como tendo duas partes, somando-se as voltas e os tempos para definição do

resultado final, caso não seja possível o seu reinício, a pontuação da mesma para campeonato, torneio, copa ou troféu será feita pela metade.

**III – Se mais de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completadas** - nesse caso a prova será considerada completada, e não haverá nova largada, sendo a classificação final a verificada no final da volta que tiver precedido à interrupção da prova e a pontuação para campeonato, torneio, copa ou troféu será feita na sua totalidade.

#### **SEÇÃO XIV – DO REINÍCIO À INTERRUPÇÃO DE UMA PROVA**

**Art. 124** – Caso seja possível se efetuar nova largada, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

**I** – Para todas as situações de relargada:

- a) Os pilotos deverão utilizar os mesmos veículos com que tiverem participado da primeira largada, desde que consigam, por seus próprios meios, levá-los ao grid de largada.
- b) Os veículos que tiverem se dirigido ao grid poderão ser levados aos boxes, desde que empurrados, e com autorização dos comissários desportivos.
- c) Os veículos acidentados deverão ser vistoriados pelos comissários técnicos que decidirão se estão em condições de prosseguir na prova.
- d) No caso de largada parada, caso algum veículo não reunir condições para participar da nova largada, sua posição no grid ficará vaga.
- e) Os veículos que forem recolhidos aos boxes para manutenção deverão relargar dos mesmos.
- f) Não serão admitidos veículos reserva.
- g) A prova que se seguir à nova largada poderá ser reduzida em voltas ou tempo, a critério dos comissários desportivos.
- h) Em qualquer procedimento de relargada, após o instante em que é dada a ordem de partida, com o Safety-car ou não, as ultrapassagens estão permitidas.

**II** – Para largadas com mais de duas voltas e menos de 75% da distância ou tempo:

- a) A classificação da primeira parte deverá ser a da última volta que tiver precedido à interrupção da prova.
- b) A distância da prova que se seguir à nova largada será a necessária para se atingir toda a distância ou tempo previsto, podendo, entretanto, ser reduzida a critério dos comissários desportivos.

#### **SEÇÃO XV – DA SAÍDA DOS BOXES**

**Art. 125** – A saída dos boxes somente poderá acontecer quando houver sinalização luminosa ou por bandeira verde.

**125.1** – Piloto que entrar na pista com sinalização na saída dos boxes, luminosa ou bandeira vermelha será sumariamente excluído do treino, tomada de tempo, warm-up, prova ou bateria.

**125.2** – Quando a prova estiver sob a intervenção do Safety-car, a saída dos boxes permanecerá aberta, exceto quando o pelotão atingir a reta de chegada.

**125.2.1** – Na situação acima, a saída dos boxes será fechada e somente será reaberta quando o último veículo do pelotão tiver passado pela linha de saída dos boxes.

**125.3** – Na saída dos boxes, o piloto deverá observar a marcação da pista em sua totalidade.

**125.3.1** – Caso o veículo toque ou ultrapasse a linha de demarcação da saída dos boxes, o mesmo será penalizado com Drive-through, que poderá ser convertido em acréscimo de tempo nas situações previstas no item 143.3 deste Código.

## **SEÇÃO XVI – DA CHEGADA**

**Art. 126** – A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro carro, o final da prova.

**126.1** – Após o recebimento da bandeira de chegada, os veículos deverão ser conduzidos por seus próprios meios ao parque fechado.

**126.1.1** – Caso o veículo não complete a volta para se dirigir ao Parque Fechado, ficando parado no circuito o comissário técnico deverá vistoriar o mesmo e, caso seja considerado que os motivos de sua parada não se justifiquem, o piloto será sumariamente desclassificado.

## **SEÇÃO XVII – DA CLASSIFICAÇÃO FINAL**

**Art. 127** - Será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

**127.1** – Para as provas de velocidade em circuitos serão classificados apenas os veículos que percorrerem no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas previstas numa prova, independentemente da bandeira de chegada.

**127.2** – Sempre que o número resultante não for inteiro, o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

**127.3** – No caso de uma prova ter sido interrompida e reiniciada o resultado final será a soma de tempos.

## **SEÇÃO XVIII – DO TEMPO DE PILOTAGEM**

**Art. 128** – O tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto será de 3 (três) horas e meia para provas com menos de 12 (doze) horas de duração, e de 4 (quatro) horas para provas com 12 (doze) ou mais horas de duração.

**128.1** – O tempo mínimo de descanso deverá ser de 1 (uma) hora.

**128.2** – Julgando conveniente, o organizador poderá acrescentar ao regulamento particular a condição de que, embora podendo ser realizada com tempo inferior a 3 (três) horas e meia, haverá necessidade de troca de pilotos.

**128.3** – Face ao tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto, as provas não poderão ultrapassar aos mesmos, devendo ser encerradas ao ser atingidos os limites de 3 (três) horas e meia ou 12 (doze) horas, conforme o caso.

## **SEÇÃO XIX – DO RESULTADO DA VISTORIA TÉCNICA**

**Art. 129** – No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos em qualquer momento do evento, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

**I** – Toda e qualquer irregularidade técnica constatada deverá ser comunicada ao infrator, pelas vias previstas neste Código.

**II** – Se a irregularidade técnica demandar exame especializado, o objeto do exame será lacrado e examinado após a prova.

**III** – Na situação acima o piloto não perderá sua posição no grid de largada, em se tratando de tomada de tempo, ou na classificação final, se o fato ocorrer após a prova.

**IV** – Caso seja comprovada a irregularidade após os exames especializados, o piloto será desclassificado da prova.

**V** – Se durante a prova o piloto ou equipe optarem pela não utilização do objeto de análise previsto no inciso II acima, ou de outros itens lacrados, mesmo assim deverá ser desclassificado, na hipótese de comprovação da irregularidade técnica em seu veículo, exceto se abrir mão da sua posição de largada.

**VI** – Todos os pilotos e equipes enquadrados nos incisos II e V acima deverão receber documento elaborado pelos comissários desportivos, relativo à determinação de que sejam retidos os objetos no qual deverão dar o respectivo ciente.

**VII** – Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

**VIII** – Nas provas em que o regulamento técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

**IX** – O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

**X** – Caso um item lacrado venha a ser vistoriado e constatada a irregularidade técnica, o piloto e equipe serão penalizados com a perda de todos os resultados obtidos no evento.

**XI** – Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria e constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

**XII** – A situação prevista no inciso anterior não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado.

## **SEÇÃO XX – DA PESAGEM DOS VEÍCULOS**

**Art. 130** – O equipamento oficial de pesagem deverá estar à disposição de todos os competidores durante o desenrolar das atividades, no local indicado para a vistoria técnica.

**130.1** – Os veículos que durante as vistorias técnicas apresentarem problemas de falta de peso terão no máximo mais duas oportunidades seguidas para comprovarem estar no peso mínimo regulamentado para sua categoria.

**130.2** – O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

**130.3** – Caso o equipamento de pesagem utilizado seja em libras, o valor de equivalência utilizado será de 1 libra = 0,454 kg.

## **CAPÍTULO XVI – PENALIZAÇÕES**

### **SEÇÃO I – DAS INFRAÇÕES AOS REGULAMENTOS**

**Art. 131** – São consideradas infrações aos regulamentos, além dos casos neles previstos, os contidos neste Código:

**I** - Todo suborno ou tentativa de suborno feita direta ou indiretamente sobre qualquer pessoa que cumpra função oficial numa competição, ou tenha vínculo com ela.

**II** - Aquele que aceitar uma oferta de suborno ou se prestar para colaborar com a mesma, será enquadrado nas penas previstas, inclusive os oficiais de competição.

**III** - Toda manobra que tiver intencionalmente por escopo, inscrever ou fazer inscrever um veículo/piloto não qualificado.

**IV** - Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que venha prejudicar o caráter desportivo das competições, ou os interesses do esporte automobilístico.

**V** - Todo e qualquer ato ou atitude de desrespeito para com as autoridades constituídas da competição.

**VI** - Participação de piloto, navegador e equipes filiados à CBA e às FAUs, em provas ou campeonato não organizados ou supervisionados pelas mesmas.

**131.1** – Todas as infrações ao presente Código, aos seus anexos, e aos regulamentos, cometidas pelos promotores, oficiais, pilotos, navegadores, equipes ou qualquer pessoa da organização da competição, poderão ser objeto de penalizações e/ou multas.

**131.2** - As penalizações ou multas poderão ser impostas pelos comissários desportivos da prova, pela CBA, pelas FAUs, pelas comissões disciplinares e pelos tribunais desportivos, conforme mencionado nas seções e artigos subseqüentes.

**131.3** - Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto, navegador ou do chefe de equipe, mecânicos, ajudantes, amigos e parentes do piloto, implicarão em penalização para o piloto responsável e/ou para o infrator.

**131.4** - O piloto, navegador ou equipe que efetuar pagamento à CBA, FAU, clube promotor ou fornecedores oficiais com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, ou estar inadimplentes com suas obrigações financeiras relacionadas com os mesmos e ou outras equipes terá sua Cédula Desportiva automaticamente suspensa, sem prejuízo de outras sanções.

**131.5** – As decisões do colegiado dos comissários desportivos serão executadas imediatamente, não cabendo recurso, quando o motivo for problemas de segurança ou irregularidade na inscrição de um competidor, ou perpetrada uma reincidência justificando a exclusão ou desclassificação do piloto.

**131.6** – Em matéria de anti-dopagem, as sanções previstas nos regulamento anti-dopagem definidos no Anexo A do CDI são da alçada das comissões disciplinares e os recursos são da alçada dos tribunais.

## **SEÇÃO II – DA ESCALA DE PENALIZAÇÕES**

**Art. 132** – Poderão ser impostas as seguintes penalizações:

**I** – Advertência:

- a) Sinalizada;
- b) Verbal;
- c) Escrita.

**II** – Multa

**III** – Penalização em tempo

**IV** – Penalização em volta(s)

**V** – Exclusão

**VI** – Proibição de acesso às áreas técnico/desportiva

**VII** – Desclassificação

**VIII** – Suspensão

**IX** – Desqualificação

**132.1** - Cada uma das penalizações acima poderá ser imposta após uma averiguação regular.

**132.2** - Em se tratando da penalização prevista no inciso VII a mesma só poderá ser aplicada após a convocação do piloto, navegador ou chefe de equipe, de modo que ele faça valer o seu direito de ampla defesa salvo em caso de desclassificação por irregularidade técnica.

**132.3** - As penalizações previstas no inciso VIII, somente poderão ser impostas pela CBA ou FAU.

**132.3.1** – Caso os interessados não compareçam à convocação, decorridos 15 (quinze) minutos, a penalização deverá ser aplicada e a ausência registrada na decisão.

**132.3.2** – A convocação prevista neste item poderá ser feita por todos os meios disponíveis, inclusive pelo serviço de som.

**132.4** - A penalização prevista no inciso IX, somente poderá ser imposta pela CBA, após decisão definitiva da justiça desportiva.

## **SEÇÃO III – DAS MULTAS**

**Art. 133** – As multas poderão ser aplicadas, pela CBA, FAU ou comissários desportivos aos pilotos, navegadores, equipes, auxiliares, mecânicos, demais integrantes de uma equipe, e organizadores que não se enquadrarem no Código, nos regulamentos ou nas instruções dos oficiais da prova, sem prejuízo de outras penalizações previstas.

**133.1** - Os pilotos, navegadores e equipes serão responsáveis pelas multas impostas aos elementos de sua equipe.

**133.2** - A pena de multa poderá ser aplicada em dobro, quando se referir a um reincidente específico.

**133.3** - A pena de multa poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

**133.4** - As multas não poderão exceder os valores determinados pela CBA neste Código.

**133.5** - As multas aplicadas durante o evento deverão ser pagas imediatamente após o multado tomar ciência da mesma, sob pena de não poder continuar participando da prova.

**133.6** - As multas aplicadas ao final do evento deverão ser pagas em até 48 (quarenta e oito) horas após a comunicação oficial, sob pena de suspensão da cédula desportiva até a sua liquidação.

**133.7** - Para as multas pagas na secretaria da prova, será emitido um recibo provisório e, posteriormente, a CBA ou FAU emitirá o recibo definitivo de pagamento.

**133.8** - As multas deverão ser aplicadas de conformidade com a tabela a seguir, sendo que cada UP representa R\$ 200,00 (duzentos reais):

ITEM	INFRAÇÃO	QTDE DE UPS
1	Pilotar sem indumentária completa (capacete, macacão devidamente atado, luvas e sapatilhas)	3 a 10 para cada infração
2	Dar ou aceitar carona em qualquer atividade de pista (para todos os envolvidos)	10 a 20
3	Prestar informações erradas para obter benefício próprio	3 a 50
4	Praticar atitudes antidesportivas contra outros pilotos, navegadores, membros de equipes, oficiais de competição, autoridades desportivas e público	5 a 50
5	Não comparecer quando comunicado oficialmente do briefing	3 a 5
6	Ingerir bebidas alcoólicas durante o evento, nas áreas técnicas e desportivas do local do evento	20
7	Apresentar irregularidade técnica no seu veículo	5 a 50
8	Não permitir vistoria técnica em seu veículo	50
9	Utilizar o circuito ou percurso não oficial em treinos livres, cronometrados ou provas	3 a 20
10	Não obedecer à sinalização por bandeira amarela	10
11	Não obedecer à sinalização por bandeira vermelha	50
12	Não obedecer à sinalização por bandeira quadriculada	10 por volta
13	Não obedecer à sinalização por bandeira azul	3 a 10
14	Não obedecer à sinalização por bandeira preta	30 a 50

15	Não obedecer à sinalização por bandeira preta com circula laranja	10 a 30
16	Não comparecer ao parque fechado no horário determinado	3 a 20
17	Receber auxílio externo	3 a 10
18	Atraso no comparecimento e/ou montagem do esquema de bombeiro, médico, segurança, sinalização, equipamentos, ambulância, resgate, cronometragem e/ou ambiente de comissários de direção de prova com seus equipamentos.	10 a 20 por dia para cada infração
19	Conduzir veículo de competição na contramão, ou dar ré com o veículo engrenado na área de box	10
20	Fixar placas de propaganda sem os tirantes e sem a supervisão do diretor de prova	3 a 20 para cada placa
21	Não utilização da logomarca da CBA e FAU nos eventos	100
22	Utilização de propaganda não permitida	10 a 50 para cada
23	Não comparecer ou comparecer indevidamente trajado à solenidade de entrega de prêmios (pódio)	10 a 50
24	Fornecimento de veículo Safety-car sem equipamentos de segurança	5
25	Presença de piloto e acompanhante do Safety-car sem a indumentária prevista no Código	5

**133.9** – De acordo com a gravidade, a critério dos comissários desportivos, as multas poderão ser aplicadas juntamente com outras sanções.

**133.10** – As multas poderão ser aplicadas aos pilotos, navegadores, equipes, organizadores, promotores, oficiais de competição e FAUs infratores, conforme o caso.

#### **SEÇÃO IV – DA EXCLUSÃO**

**Art. 134** – A exclusão será pronunciada pelos comissários desportivos durante o transcurso de uma ou mais provas dentro de um mesmo evento.

**134.1** – A exclusão impedirá o piloto, navegador e equipe penalizada de tomar parte ou continuar tomando parte de uma ou de várias fases de uma prova.

**134.2** – A exclusão implicará em todos os casos, na perda da taxa de inscrição.

**134.3** – A exclusão, conforme a gravidade da causa que a motivou poderá acarretar a aplicação de multa.

**134.4** – A exclusão poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

#### **SEÇÃO V – DA DESCLASSIFICAÇÃO**

**Art. 135** – A desclassificação será pronunciada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.

**135.1** – A desclassificação implicará em todos os casos na perda da taxa de inscrição.

**135.2** - A desclassificação, conforme a gravidade da causa que a motivou poderá acarretar aplicação de multa.

**135.3** - Essa penalização será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

## **SEÇÃO VI – DA SUSPENSÃO**

**Art. 136** – A suspensão será imposta pela CBA, pela FAU, pela Comissão Disciplinar ou pelo Tribunal Desportivo em virtude de uma infração técnica ou desportiva.

**136.1** - A pena de suspensão poderá ser:

- a) Por período determinado** – quando o punido perderá, temporariamente, o direito de tomar parte a qualquer título, em toda competição organizada, no período, em âmbito estadual ou nacional;
- b) Por prova de campeonato, torneio, copa/troféu** – quando punido perderá o direito de tomar parte a qualquer título, nas competições desse campeonato, torneio, copa/troféu, podendo, entretanto, participar de outros eventos.

**136.2** - A inadimplência ou emissão de cheque sem provimento de fundos, ou a sustação do pagamento do mesmo, também é passível de pena de suspensão para o piloto, navegador ou equipe responsável, mesmo que essa emissão seja de terceiros.

**136.3** - Caso a CBA decida que a penalização deve ser aplicável internacionalmente também, ela deverá notificar a secretaria da FIA, para as providências necessárias.

**136.4** - A pena de suspensão não poderá ser superior à prevista em legislação específica em vigor, e a suspensão por provas não poderá implicar no impedimento da participação de todas as provas válidas por um campeonato.

**136.5** – Será assegurado às pessoas às quais for aplicada a penalização de suspensão, assim como à CBA e à FAU de filiação do punido, ter conhecimento dos motivos que causaram a sua aplicação.

## **SEÇÃO VII – DA DESQUALIFICAÇÃO**

**Art. 137** – A desqualificação implicará definitivamente na perda do direito do punido, de tomar parte, a qualquer título, de toda competição organizada, seja em âmbito estadual ou nacional.

**137.1** - A desqualificação só poderá ser imposta pela CBA, após decisão transitada em julgado perante todas as instâncias recursais administrativas, em decorrência de uma falta grave, e será sempre de abrangência internacional.

**137.2** – Será assegurado às pessoas às quais foi aplicada a penalização de desqualificação, assim como à FAU de filiação do punido, ter conhecimento dos motivos que causaram a sua aplicação.

#### **SEÇÃO VIII – DA PERDA DE PRÊMIOS**

**Art. 138** – Todo piloto, navegador ou equipe que for excluído ou desclassificado, perderá o direito ao recebimento do prêmio previsto no regulamento particular.

#### **SEÇÃO IX – DAS MODIFICAÇÕES DA CLASSIFICAÇÃO E DOS PRÊMIOS**

**Art. 139** – No caso de desclassificação, os comissários desportivos deverão indicar as modificações resultantes da penalização de desclassificação aplicada, na classificação e nos prêmios, decidindo se o piloto, navegador ou equipes classificados imediatamente após o punido serão movimentados para cima na classificação.

#### **SEÇÃO X – DA PUBLICAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES**

**Art. 140** – A CBA ou FAU tem o direito de publicar ou fazer publicar as penalizações, indicando os nomes dos pilotos, navegadores ou equipes e os números dos veículos que forem objetos das mesmas.

**140.1** – Sem prejuízo do direito de recurso ou apelação, as pessoas físicas ou jurídicas citadas nas publicações não poderão, sob pena de desqualificação, se prevalecer dessas publicações para acionar os poderes judiciários contra a CBA, FAU ou qualquer pessoa que tenha mandado fazer as referidas publicações.

**140.2** - Os punidos deverão ser informados por escrito das penalizações a eles impostas pelos comissários desportivos, dando ciência no documento recebido.

#### **SEÇÃO XI – DA REVISÃO DAS PENALIZAÇÕES**

**Art. 141** – A CBA ou FAU, têm o direito de revisar a pena de suspensão que resta a ser cumprida, ou reconsiderar a desqualificação, nas condições que ela própria determinar.

#### **SEÇÃO XII – DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO**

**Art. 142** - A penalização em tempo poderá ser:

**I - "Drive-through"** – Passagem obrigatória pelo "pit-lane", respeitando a velocidade máxima permitida no box, regulamentada para a prova.

**II - "Stop and GO"** – Deverá ser cumprida em local previamente determinado, onde o piloto deverá parar, e retornar à pista, sob orientação do oficial de competição.

**III - "Time-penalty"** – Deverá ser de no mínimo 5 (cinco) segundos e de no máximo 1 (um) minuto e será cumprida em local previamente determinado, sob orientação do oficial de competição.

**IV - Acréscimo de tempo** – Sempre que não houver a possibilidade da penalização ser aplicada durante a prova.

**142.1** – A forma da aplicação da penalização em tempo deverá constar do regulamento da categoria ou particular da prova.

**142.2** – O cumprimento das penalizações previstas nos itens I a III acima, não poderá ocorrer durante a intervenção do Safety-car.

**142.3** - A aplicação e comunicação das penalizações em tempo deverão obedecer:

**I** - Sempre que não houver a possibilidade da penalização ser aplicada durante a prova, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto registrado pela cronometragem.

**II** – Quando a decisão em aplicar a penalização com Drive-through ocorrer nas três últimas voltas da prova ou bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima.

**III** - A penalização registrada no resultado publicado pela cronometragem, desde que devidamente assinada pelos comissários desportivos e pelo diretor de prova, será considerada também como notificação oficial ao interessado salvo retificação deste resultado .

**IV** - A notificação da penalização à equipe será efetuada através de qualquer das formas previstas pelas regulamentações desportivas, devendo ainda especificar o nome do piloto, o número do veículo, a data, o horário e a confirmação da penalização.

**V** - A equipe terá papel fundamental no cumprimento desse tipo de penalização, pois é muito importante que a mesma a informe ao seu piloto, através de sinalização própria.

**VI** - Os comissários desportivos poderão punir em tempo a participação do piloto nos treinos livres, classificatórios e "warm-up", sendo que essas penalizações poderão ser cumpridas numa atividade subsequente àquela em que tiverem sido aplicadas, ou até mesmo em um evento subsequente, desde que faça parte da mesma prova.

**142.4** – Nas provas em percurso, a penalização em tempo poderá ser superior a 20 (vinte) segundos.

**142.5** – Nas provas de kart, exceto quando de longa duração, superior a 1 (uma) hora, a penalização em tempo ocorrerá apenas ao final da prova.

## **CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES**

### **SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO**

**Art. 143** – As reclamações técnicas e desportivas serão impetradas por piloto, ou equipe, contra participantes da mesma prova e categoria.

**143.1** – As reclamações deverão ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

**143.2** – A reclamação deverá indicar o piloto, ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

**143.3** – Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

**143.4** – Um piloto ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá que apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

## **SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO**

**Art. 144** – Toda reclamação deverá ser feita por escrito preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado neste capítulo.

**144.1** - A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

## **SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO**

**Art. 145** – A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias.

**145.1** - Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova.

## **SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO**

**Art. 146** – As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

**I - Contra a inscrição de piloto ou equipe** – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início da primeira atividade de pista.

**II - Reclamações técnicas e desportivas** – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após o término do treino, tomada de tempo, warm-up ou prova, conforme o caso.

## **SEÇÃO V – DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO**

**Art. 147** – Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

## **SEÇÃO VI – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS**

**Art. 148** – As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

### **I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS**

- a)** Caução de 2,5 (duas e meia) UPs para cada reclamação apresentada;
- b)** Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;

- c) Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual.

## **II – RECLAMAÇÕES TÉCNICAS**

- a) Caução de 5 (cinco) UPs por reclamação apresentada;  
b) Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;  
c) Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas neste Código, inclusive novas multas;  
d) Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item "a" acima, ficará definitivamente com a CBA ou FAU, conforme o tipo de evento, se nacional ou estadual, e o previsto no item "b" acima, será entregue ao reclamado.

**148.1** – As condições para análise e julgamento das reclamações corresponderão:

**I** - Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação;

**II** - No caso de necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos;

**III** - O comissário técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário.

**IV** - A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria, sem ressarcimento de eventuais danos causados aos mesmos.

## **SEÇÃO VII – DA CONVOCAÇÃO**

**Art. 149** – Cumpridas todas as exigências e condições mencionadas neste Capítulo, o reclamante e todas as pessoas por ele apontadas deverão ser ouvidas assim que for possível.

**149.1** – Os interessados deverão ser convocados em consequência e poderão ser acompanhados de testemunhas.

**149.2** – Os comissários desportivos deverão assegurar que os interessados sejam convocados.

**149.3** – Em função da ausência de um interessado ou de testemunhas, o julgamento poderá ser feito a revelia.

**149.4** – Se o julgamento não puder ser feito de imediato, logo depois de ouvidos os interessados, estes deverão ser avisados do local e hora em que o mesmo será realizado.

**149.5** – Os prêmios conquistados por um piloto, navegador ou equipe que estiver sob reclamação não será entregue até ser solucionada definitivamente esta reclamação.

## **SEÇÃO VIII – DA DECISÃO**

**Art. 150** - Todos os interessados deverão obrigatoriamente se submeter às decisões tomadas pelos comissários desportivos, salvo no caso de recurso previsto no presente Código.

**150.1** - Caso seja descoberto um elemento novo, os comissários desportivos deverão se reunir em data disponível para nova análise com base em todos os fatos e elementos expostos.

## **CAPÍTULO XVIII – DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**

### **SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECURSO**

**Art. 151** – Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos, navegadores ou equipes da mesma prova e da mesma categoria.

**151.1** – O recurso é um direito de todo piloto, navegador ou equipe, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como contra decisões dos oficiais de competição.

### **SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO**

**Art. 152** – O recurso deverá ser apresentado por escrito preferencialmente em formulário próprio junto à secretaria da prova.

### **SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO**

**Art. 153** – O recurso deverá ser dirigido aos comissários desportivos, acompanhado das informações que forem julgadas necessárias.

### **SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECURSO**

**Art. 154** – Os prazos para apresentação de recursos obedecerá:

**I** – Os recursos contra a distância anunciada para a prova deverá ser apresentada até 2 (duas) horas antes do fechamento das verificações técnicas.

**II** – Os recursos contra um handicap e contra a composição das baterias deverá ser apresentada no mais tardar 1 (uma) hora antes do início dos treinos livres.

**III** – Os recursos contra um erro cometido durante um evento, concernente a um possível desacordo com o regulamento desportivo ou técnico que oriente uma determinada competição, ou, ainda, contra a classificação para a largada e do resultado final da prova, deverá ser apresentada, em não mais que 30 (trinta) minutos após a publicação do respectivo resultado.

**IV** – Os recursos contra uma decisão tomada por um comissário técnico ou controlador de pesagem deverão ser apresentados até 30 (trinta) minutos após sua comunicação.

**154.1** – Para fins de contagem de tempo das classificações, valerá a hora inserida e assinada pelo secretário da prova, correspondente à sua fixação no quadro de avisos do evento, que deverá se encontrar em local indicado no Regulamento Particular da prova.

**154.2** – A publicação oficial da classificação deverá preceder pelo menos 30 (trinta) minutos antes da distribuição dos prêmios.

## **SEÇÃO V – DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS**

**Art. 155** – Serão inadmissíveis toda e qualquer espécie de recurso contra:

**I** - Informes dos juízes de largada e de chegada.

**II** - Pesagem dos pilotos ou veículos, desde que cumpridas as regras estabelecidas neste Código.

**III** – Penalizações de passagem e de parada nos boxes.

**IV** – Penalizações por saída irregular dos boxes.

## **CAPÍTULO XIX – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS**

### **SEÇÃO I – DA JURISDIÇÃO**

**Art. 156** – Os Tribunais de Justiça Desportiva – TJD no âmbito estadual e o Superior Tribunal de Justiça Desportiva – STJD no âmbito nacional são os órgãos de justiça desportiva, constituído nos termos da legislação vigente.

**156.1** – O TJD e o STJD constituirão Comissões Disciplinares que julgarão, em primeira instância, os recursos impetrados junto aos mesmos.

**156.2** – Nos eventos em que houver necessidade de decisão imediata quanto a recursos contra decisão dos comissários desportivos, poderá ser formada uma comissão disciplinar específica, composta por no mínimo 3 (três) membros, nomeada pelo STJD ou TJD, conforme o âmbito da prova, com finalidade única e exclusiva de julgar esses eventuais recursos.

### **SEÇÃO II – DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR**

**Art. 157** – Esgotados os termos previstos no Capítulo anterior, o piloto, navegador ou equipe poderá recorrer à Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD, no caso de provas nacionais e dos Tribunais de Justiça Estaduais - TJD, contra decisões dos comissários desportivos.

**157.1** – O recorrente, sob pena de perda do direito, deverá notificar por escrito os comissários desportivos da prova, da sua intenção de recorrer, no prazo de 1 (uma) hora, contada a partir do momento em que receber a notificação oficial da decisão.

**157.1.1** – No instante em que o recorrente notificar os comissários desportivos de sua intenção de recorrer, deverá efetuar o pagamento de uma taxa recursal, que não será devolvida mesmo que não venha interpor o recurso ou dele desistir.

### **SEÇÃO III – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR**

**Art. 158** – Os recursos à Comissão Disciplinar deverão ser apresentados, por escrito, acompanhados dos comprovantes de pagamento das taxas previstas no regimento de custas do STJD ou TJD.

**158.1** – No caso da FAU que não tiver publicado regimento de taxas do TJD da sua localidade, as taxas corresponderão ao estabelecido pelo STJD.

**158.2** – Para apresentação de recurso à Comissão Disciplinar deverão ser seguidas ainda as regras prescritas nos Regimentos Internos dos TJDs e STJD, conforme o caso.

#### **SEÇÃO IV – DO PRAZO PARA RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR**

**Art. 159** – O prazo para a apresentação de recurso perante a Comissão Disciplinar é de 3 (três) dias úteis, a partir da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova, começando a fluir no primeiro dia útil subsequente à mencionada notificação.

#### **SEÇÃO V – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS**

**Art. 160** – Das decisões das comissões disciplinares cabe apelação ao TJD, em eventos de âmbito estadual e ao STJD em eventos de âmbito nacional.

**160.1** – Também cabe recurso ao STJD das decisões dos TJDs, nos termos da legislação em vigor.

**160.2** – As condições para apresentação de recurso junto aos TJDs e STJD estão prescritas nos respectivos Regimentos Internos, bem como ao pagamento das taxas previstas.

**160.3** – Em caso de inexistência de Regimento Interno do TJD, prevalecerão as regras prescritas no Regimento Interno do STJD.

### **CAPÍTULO XX – DOCUMENTOS OFICIAIS**

#### **SEÇÃO I – DA PASTA DA PROVA**

**Art. 161** – Toda prova dará lugar ao estabelecimento de documentos oficiais que comporão a Pasta de Prova, cujo conteúdo será arquivado no sentido cronológico dentro de cada seção, obedecendo ao seguinte roteiro:

**I - Regulamentos** – na seção “regulamentos” deverão constar o Regulamento Particular da Prova e Programa Horário.

**II - Relatórios** – na seção “relatórios” deverão constar todos os relatórios técnicos e desportivos, todas as decisões tomadas durante o evento, ficha de presença dos pilotos no briefing, bem como os relatórios finais.

**III - Cronometragem** – Todos os relatórios de cronometragem, como treinos livres, tomada de tempo, warm-up e prova.

**IV - Inscrições** – na seção “inscrições” deverão constar a ficha de inscrição de todos os participantes, por ordem de numeração dos carros, bem como a relação dos participantes, na mesma ordem.

**161.1** – Quando se tratar de uma prova no âmbito nacional ou interestadual, a pasta deverá ser feita em três vias:

**I - 1ª via** (original) - será encaminhada ao CTDN da CBA.

**II - 2ª via** - ficará nos arquivos da FAU da localidade onde a prova for realizada.

**III - 3ª via** será encaminhada ao organizador do evento (clube ou promotor).

**161.2** – A remessa da pasta de prova à CBA deverá ser feita pela secretaria da FAU da localidade onde o evento for realizado no prazo máximo de 3 (três) dias, através de serviço dos correios.

**161.3** – Quando se tratar de uma prova de âmbito estadual, a pasta deverá ser feita em tantas vias quantas a FAU entender necessário.

## **SEÇÃO II – DOS RELATÓRIOS**

**Art. 162** – Em todas as provas é indispensável a elaboração dos seguintes relatórios, conforme modelos aprovados pela CBA:

**I - Relatório dos comissários desportivos** - onde conste uma análise geral do evento, bem como do desempenho dos demais oficiais e de todas as decisões tomadas, acidentes, incidentes, reclamações, recursos, etc.

**II - Relatório do diretor de prova** - onde conste uma análise geral da realização do evento e eventuais anormalidades observadas.

**III - Relatório do secretário de prova** - indicando as informações quanto ao aspecto administrativo da prova como presença de público, segurança, etc.

**IV - Relatório dos comissários técnicos** - onde conste todas as anormalidades registradas por ocasião das verificações técnicas.

**162.1** – Outros relatórios poderão ser emitidos, como:

**I** - Relatórios dos oficiais de pistas.

**II** - Relatórios dos oficiais de box.

**III** - Relatórios dos oficiais de reabastecimento.

**IV** - Relatórios dos oficiais de handicap.

**IV** - Relatórios de pesagem, etc.

**162.2** – Nas provas de kart, o relatório de pesagem é obrigatório.

**162.3** – Os relatórios deverão conter obrigatoriamente:

**I** - Identificação da prova, campeonato, torneio ou copa/troféu e data de realização.

**II** - Local, data e hora de emissão.

**III** - Assinaturas dos oficiais que o emitiram.

## **SEÇÃO III – DAS DECISÕES DOS COMISSÁRIOS**

**Art. 163** – As decisões serão emitidas pelos comissários desportivos, em formulário próprio e deverão:

**I** - Ter redação clara e precisa com indicação do amparo deste Código, regulamento da categoria ou regulamento particular.

**II** - Conter a assinatura de pelo menos 3 (três) comissários desportivos.

**III** - Conter local, data e hora de emissão.

**IV** - Ser emitida em tantas vias quantas necessárias, sendo que a via que deverá ficar arquivada deverá conter a assinatura de quem for intimado, se for o caso.

## **CAPÍTULO XXI – DA PROPAGANDA**

**Art. 164** – É obrigatório o uso da logomarca da CBA, no pódio, nos veículos, nos materiais de divulgação e impressos utilizados nas provas, campeonatos, torneios, copas ou troféus de âmbito nacional e das FAUs nos de âmbito estadual.

**164.1** – É de responsabilidade dos promotores o cumprimento e a fiscalização do determinado no caput deste artigo.

**164.2** – O não cumprimento das disposições contidas no caput deste artigo acarretará ao promotor pena de advertência escrita acrescida de multa no valor de 100 UPs, por irregularidade.

**164.3** – É proibida qualquer propaganda ou divulgação envolvendo racismo, religião e política.

**164.4** – As placas de propaganda deverão ser fixadas nos circuitos ou percursos, com a utilização de tirantes adequados, destinados a garantir a segurança dos pilotos e do público.

**164.5** – A fixação de placas de propaganda será supervisionada pelo diretor de prova, que terá poder de determinar a sua retirada, quando entender que ofereçam perigo para os participantes ou que prejudiquem a visualização da sinalização da prova.

## **CAPÍTULO – XXII – TERMOS TÉCNICOS**

**Art. 165** – Os termos técnicos adotados oficialmente pela CBA na supervisão das provas automobilísticas realizadas no território nacional estão relacionados no Anexo I do presente Código.

## **CAPÍTULO XXIII – REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS – ANEXO IV**

**Art. 166** – O regimento de custas e taxas da CBA está composto pelo Anexo IV do presente Código.

**166.1** – Os valores que compõem o Regimento de Custas e Taxas poderão ser corrigidos pela diretoria da CBA ou pelo STJD, dependendo do caso, se tal providência se fizer necessária.

## **CAPÍTULO XXIV – DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 167** – Compõem este Código os seguintes anexos:

- I** – Termos Técnicos
- II** – Número de Veículos Admitidos
- III** – Serviço Médico
- IV** – Regimento de Taxas

**Art. 168** – O presente Código foi elaborado pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

**168.1** – Fica expressamente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências nele contidas em competições que não tenham a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA ou de suas filiadas.

**Art. 169** – Inicia-se a vigência desse Código em 1º de janeiro de 2011, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 2010.

Confederação Brasileira de Automobilismo  
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro  
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional  
Nestor Valduga  
Presidente