CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS GERAIS 8
SEÇÃO I – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL DO ESPORTE 8
SEÇÃO II – DO CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA 8
SEÇÃO III – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL 8
SEÇÃO IV – DA DELEGAÇÃO DE UM PODER ESPORTIVO 9
CAPÍTULO II – DA NOMENCLATURA E DAS ABREVIATURAS 9
SEÇÃO I – DA NOMENCLATURA 9
SEÇÃO II – DAS ABREVIATURAS 9
CAPÍTULO III – DOS VEÍCULOS 10
SEÇÃO I – DOS VEÍCULOS 10
SEÇÃO II – DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS 10
SEÇÃO III – DAS HOMOLOGAÇÕES 11
CAPÍTULO IV – DAS MODALIDADES E DAS CATEGORIAS DESPORTIVAS 11
SEÇÃO I – DA VELOCIDADE 11
SEÇÃO II – DA VELOCIDADE NA TERRA 11
SEÇÃO III – DA SUBIDA DE MONTANHA 11
SEÇÃO IV –DO RALLY DE REGULARIDADE 12
SEÇÃO V – DO RALLY DE VELOCIDADE 12
SEÇÃO VI – DO FORA DE ESTRADA 12
SEÇÃO VII – DO KART 12
SEÇÃO VIII – DA ARRANCADA 12
SEÇÃO IX – DO DRIFT E MANOBRAS RADICAIS (SLALOM) 12
SEÇÃO X – DO TRACK DAY 13

SEÇÃO XI – DA TENTATIVA DE RECORDE 13
SEÇÃO XII – DOS VEÍCULOS HISTÓRICOS 13
SEÇÃO XIII– DOS KARTS VINTAGE 13
SEÇÃO XIV – DO TESTE 13
SEÇÃO XV – DAS CATEGORIAS E CLASSES 13
SEÇÃO XVI – DA CATEGORIA DE MONOPOSTOS 14
SEÇÃO XVII – DO AUTOMOBILISMO VIRTUAL 14
CAPÍTULO V – DOS PILOTOS, NAVEGADORES E EQUIPES 14
SEÇÃO I – DO DIREITO DE COMPETIR 14
SEÇÃO II – DA LICENÇA 14
SEÇÃO III – DOS TIPOS DE LICENÇAS 15
SEÇÃO IV – DO REGISTRO DE PILOTO OU NAVEGADOR 16
SEÇÃO V – DO REGISTRO DE EQUIPE 16
SEÇÃO VI – DAS MODALIDADES DE PILOTOS E NAVEGADORES 17
SEÇÃO VII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE 18
SEÇÃO VIII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE NA TERRA 19
SEÇÃO IX - DOS PILOTOS E NAVEGADORES DE RALLY 23
SEÇÃO X –DOS PILOTOS DE ARRANCADA, DRIFT, MANOBRAS RADICAIS (SLALOM) E TRACK DAY 26
SEÇÃO XI – DOS PILOTOS DE KART 28
SEÇÃO XII – DOS PILOTOS DE VEÍCULOS HISTÓRICOS 29
SEÇÃO XIII –DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS - PPNE 29
SEÇÃO XIV – DAS LICENÇAS INTERNACIONAIS 30
SEÇÃO XV – DOS DIPLOMADOS EM ESCOLAS DE PILOTAGEM 31
SEÇÃO XVI – DA INDUMENTÁRIA 31
SEÇÃO XVII – DAS RECOMENDAÇÕES GERAIS 31
CAPÍTULO VI – DA ORGANIZAÇÃO DAS COMPETIÇÕES 32
SEÇÃO I – DAS CONDIÇÕES GERAIS 32
SEÇÃO II – DO ÂMBITO DAS COMPETIÇÕES 33
SEÇÃO III – DOS TIPOS DE COMPETIÇÕES 33
SEÇÃO IV - DA ORGANIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES 34
SEÇÃO V – DO RESPEITO AO CÓDIGO 34

SEÇÃO VI – DA COMPETIÇÃO INTERDITADA 34
SEÇÃO VII – DA COMPETIÇÃO ADIADA OU CANCELADA 35
SEÇÃO VIII – DO INÍCIO DO EVENTO 35
SEÇÃO IX - DO TÉRMINO DO EVENTO 35
SEÇÃO X – DOS LOCAIS PARA REALIZAÇÃO DO EVENTO 35
CAPÍTULO VII –DOS CIRCUITOS 35
SEÇÃO I – DOS TIPOS DE CIRCUITOS 35
SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS CIRCUITOS 36
SEÇÃO III – DOS NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO DO CIRCUITO DE AUTOMÓVEIS 36
SEÇÃO IV – DOS NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO PARA CIRCUITO DE KART 37
SEÇÃO V – DAS ÁREAS DE UM CIRCUITO 37
SEÇÃO VI – DO NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS – ANEXO II 37
CAPÍTULO VIII – DOS PERCURSOS 38
SEÇÃO I – DOS TIPOS DE PERCURSO 38
SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS PERCURSOS 38
SEÇÃO III – DOS TRECHOS 39
SEÇÃO IV – DAS ÁREAS DE UM PERCURSO 39
CAPÍTULO IX – DOS CAMPEONATOS, TORNEIOS, COPAS E TROFÉUS 40
SEÇÃO I – DOS CERTAMES 40
SEÇÃO II – DOS CAMPEONATOS 41
SEÇÃO III – DOS TORNEIOS, COPAS OU TROFÉUS 41
SEÇÃO IV – DA ATRIBUIÇÃO DE PONTOS 42
SEÇÃO V – DO DESCARTE 42
CAPÍTULO X – DOS REGULAMENTOS 43
SEÇÃO I – DOS REGULAMENTOS DAS CATEGORIAS 43
SEÇÃO II – DOS REGULAMENTOS DESPORTIVOS 44
SEÇÃO III – DOS REGULAMENTOS TÉCNICOS 45
SEÇÃO IV – DOS REGULAMENTOS PARTICULARES 45
SEÇÃO V – DO REGULAMENTO ANTIDOPING 47
CAPÍTULO XI – DAS INSCRIÇÕES 47
SEÇÃO I – DA RESPONSABILIDADE COMUM DOS PORTADORES DE LICENÇA 47

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES EM GERAL 47
SEÇÃO III – DA RECUSA DE INSCRIÇÃO 48
SEÇÃO IV – DA DIVULGAÇÃO 48
SEÇÃO V – DA RESERVA DE INSCRIÇÃO 48
SEÇÃO VI – DAS INFORMAÇÕES FALSAS 48
CAPÍTULO XII – DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO 48
SEÇÃO I – DA RELAÇÃO DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO 48
SEÇÃO II – DOS OFICIAIS INDISPENSÁVEIS PARA A DIREÇÃO DE UMA PROVA 49
SEÇÃO III – DA NOMEAÇÃO 49
SEÇÃO IV – DAS FUNÇÕES NÃO PERMITIDAS 50
SEÇÃO V – DA REMUNERAÇÃO DOS OFICIAIS 50
SEÇÃO VI – DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS 50
SEÇÃO VII – DO DIRETOR DE PROVA 52
SEÇÃO VIII – DO SECRETÁRIO DE PROVA 53
SEÇÃO IX – DO SERVIÇO DE CRONOMETRAGEM 53
SEÇÃO X – DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS 54
SEÇÃO XI – DOS VISTORIADORES/AUXILIARES TÉCNICOS 55
SEÇÃO XII – DOS OFICIAIS DE REABASTECIMENTO 55
SEÇÃO XIII – DOS OFICIAIS DE BOX 56
SEÇÃO XIV – DOS OFICIAIS DE PISTA E DOS SINALIZADORES 56
SEÇÃO XV – DO OFICIAL DE RESGATE 56
SEÇÃO XVI – DOS JUÍZES DE LARGADA E DE CHEGADA 57
SEÇÃO XVII – DOS PILOTOS CONSULTORES 58
CAPÍTULO XIII – DOS PROCEDIMENTOS DE PISTA 58
SEÇÃO I – DA SUPERVISÃO E INTERVENÇÃO DE PISTA 58
SEÇÃO II – DA ORGANIZAÇÃO E DA EXECUÇÃO 58
SEÇÃO III – DO PARQUE FECHADO 59
SEÇÃO IV – DO "SAFETY-CAR" E DO "CARRO MÉDICO" 59
CAPÍTULO XIV – DA SINALIZAÇÃO 61
SEÇÃO I – DO POSTO DE SINALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE PROVA (PSDP) 61
SEÇÃO II – DO EQUIPAMENTO NO POSTO DE SINALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE PROVA (PSDP) 61

SEÇÃO III – DA OPERAÇÃO 62
SEÇÃO IV – DOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO 62
SEÇÃO V – DOS EQUIPAMENTOS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO 62
SEÇÃO VI – DAS FUNÇÕES DOS OFICIAIS DOS POSTOS DE SINALIZAÇÃO 62
SEÇÃO VII – DA SUPERVISÃO DE SINALIZAÇÃO DE PISTA 63
SEÇÃO VIII – DAS DIMENSÕES DAS BANDEIRAS 63
SEÇÃO IX – DOS SINAIS POR BANDEIRAS UTILIZADAS PELO DIRETOR DE PROVA 63
SEÇÃO X – DAS BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO 64
SEÇÃO XI – DA SINALIZAÇÃO LUMINOSA 67
SEÇÃO XII – DAS LUZES DE PARTIDA 68
SEÇÃO XIII – DAS PLACAS DE LARGADA 68
CAPÍTULO XV – DAS COMPETIÇÕES E DO DESENVOLVIMENTO 69
SEÇÃO I – DOS TREINOS LIVRES 69
SEÇÃO II – DA TOMADA DE TEMPO/TREINO CLASSIFICATÓRIO 69
SEÇÃO III – DO BRIEFING 70
SEÇÃO IV – DO WARM UP 70
SEÇÃO V – DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA 71
SEÇÃO VI – DA LARGADA 72
SEÇÃO VII – DA QUEIMA DE LARGADA 72
SEÇÃO VIII – DA LINHA DE LARGADA 73
SEÇÃO IX – DA ULTRAPASSAGEM 73
SEÇÃO X – DA PARADA DE UM VEÍCULO DURANTE A CORRIDA 75
SEÇÃO XI – DA ENTRADA DOS BOXES 76
SEÇÃO XII – DO PIT STOP 76
SEÇÃO XIII – DA INTERRUPÇÃO DE UMA PROVA 77
SEÇÃO XIV – DO REINÍCIO À INTERRUPÇÃO DE UMA PROVA 78
SEÇÃO XV – DA SAÍDA DOS BOXES 79
SEÇÃO XVI – DA CHEGADA 79
SEÇÃO XVII – DA CLASSIFICAÇÃO FINAL 79
SEÇÃO XVIII – DO TEMPO DE PILOTAGEM 80
SEÇÃO XIX – DO RESULTADO DA VISTORIA TÉCNICA 80

SEÇÃO XX – DA PESAGEM DOS VEÍCULOS 81
CAPÍTULO XVI – DAS PENALIZAÇÕES 81
SEÇÃO I – DAS INFRAÇÕES AOS REGULAMENTOS 81
SEÇÃO II – DA ESCALA DE PENALIZAÇÕES 82
SEÇÃO III – DA ADVERTÊNCIA VERBAL 82
SEÇÃO IV – DA ADVERTÊNCIA SINALIZADA 82
SEÇÃO V – DA ADVERTÊNCIA ESCRITA 83
SEÇÃO VI – DAS MULTAS 83
SEÇÃO VII - DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO OU VOLTAS 85
SEÇÃO VIII – DA EXCLUSÃO 86
SEÇÃO IX – DA DESCLASSIFICAÇÃO 86
SEÇÃO X – DA PENALIZAÇÃO EM PONTOS NA CÉDULA DESPORTIVA 87
SEÇÃO XI – DA SUSPENSÃO 87
SEÇÃO XII – DA DESQUALIFICAÇÃO 88
SEÇÃO XIII – DA PERDA DE PRÊMIOS 88
SEÇÃO XIV – DAS MODIFICAÇÕES DA CLASSIFICAÇÃO E DOS PRÊMIOS 88
SEÇÃO XV – DA PUBLICAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES 88
SEÇÃO XVI – DA REVISÃO DAS PENALIZAÇÕES 88
CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES 89
SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO 89
SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO 89
SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO 89
SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO 90
SEÇÃO V – DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO 90
SEÇÃO VI – DAS RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS E TÉCNICAS 90
SEÇÃO VII – DA CONVOCAÇÃO 91
SEÇÃO VIII – DA DECISÃO 91
CAPÍTULO XVIII – DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS 91
SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECURSO 91
SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO 91
SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO 91

SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECURSO 92
SEÇÃO V – DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS 92
CAPÍTULO XIX – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS 92
SEÇÃO I – DA JUSTIÇA DESPORTIVA 92
SEÇÃO II – DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR DO TJD OU STJD - CABIMENTO 93
SEÇÃO III – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR 93
SEÇÃO IV – DO PRAZO PARA RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR 93
SEÇÃO V – DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSO VOLUNTÁRIO AO PLENO DO TJD OU STJD . 93
CAPÍTULO XX – DOS DOCUMENTOS OFICIAIS 94
SEÇÃO I – DA PASTA DA PROVA 94
SEÇÃO II – DOS RELATÓRIOS 94
SEÇÃO III – DAS DECISÕES DOS COMISSÁRIOS 95
CAPÍTULO XXI – DA PROPAGANDA 95
CAPÍTULO XXII – DOS TERMOS TÉCNICOS 96
CAPÍTULO XXIII – DO REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS – ANEXO IV 96
CAPÍTULO XXIV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS 96
ANEXO I 97
ANEXO II 104
ANEXO III 106
ANEXO IV 115
ANEXO IV - DOCUMENTO 01 119

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025

CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS GERAIS

SEÇÃO I – DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL DO ESPORTE

Art. 1 - 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. 2 - Para permitir que os poderes competentes sejam exercidos, de modo justo e equilibrado, a CBA estabelece o presente Código Desportivo do Automobilismo, denominado a seguir apenas como Código.

2.1 - O objetivo deste Código com seus anexos 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 representa 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. 3 - 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 permissão 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. 4 - 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 a delegação concedida à uma associação desportiva.

CAPÍTULO II – DA NOMENCLATURA E DAS ABREVIATURAS

SEÇÃO I – DA NOMENCLATURA

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

SEÇÃO II – DAS ABREVIATURAS

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

I – FIA – Federation Internationale de L'Automobile.
II - ASN – Auto Sport Nacional
III – CBA - Confederação Brasileira de Automobilismo.
IV – FAU - Federação de Automobilismo.
V – CDI - Código Desportivo Internacional.
VI – CDA - Código Desportivo do Automobilismo.
VII – CTDN - Conselho Técnico Desportivo Nacional.
VIII – CNC - Comissão Nacional de Circuitos.
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 – CNKV - Comissão Nacional de Kart Vintage.
XIV – CNA - Comissão Nacional de Arrancada, Drift, Track Day, Manobras Radicais (Slalom), Recordes e Testes.
XV – CNVHT - Comissão Nacional de Veículos Históricos, Transporte e Turismo.
XVI – CNMD – Comissão Nacional de Medicina Desportiva
XVII - CNFA - Comissão Nacional Feminina de Automobilismo

XVIII – CNAV - Comissão Nacional de Automobilismo Virtual

CAPÍTULO III – DOS VEÍCULOS

SEÇÃO I – DOS VEÍCULOS

Art. 7 - Veículos são aparelhos movidos por seus próprios meios, que se deslocam 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, subdividem-se:

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, utiliza-se 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. 8 - Durante as competições, os veículos deverão ser identificados por números, obedecendo à seguinte regra:

I - Ser de cor contrastante com a do veículo, exceto para o Rally e kart, cuja regulamentação específica consta no Regulamento Nacional de Kart.
II - O veículo deverá dispor de números nas laterais.
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
Arrancada	100 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 – Não serão aceitos números improvisados com fita adesiva ou qualquer outro tipo de improvisação.

8.3 – 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.

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

8.3.2 – Caso o regulamento da categoria seja omisso quanto à localização dos adesivos, o regulamento particular da prova os definirá.

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

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

SEÇÃO III – DAS HOMOLOGAÇÕES

Art. 9 – Todos os veículos para participar de competições, assim como seus componentes, sempre que constar no regulamento específico das provas/campeonatos, deverão ter homologação da FIA e/ou CBA, obedecendo a critérios de fabricação e de segurança especificados pelas entidades.

9.1 – As normas para homologação serão detalhadas pela CBA em documento específico.

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

CAPÍTULO IV – DAS MODALIDADES E DAS CATEGORIAS DESPORTIVAS

SEÇÃO I – DA VELOCIDADE

Art. 10 - São provas disputadas com veículos monopostos, bi postos 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.

SEÇÃO II – DA VELOCIDADE NA TERRA

Art. 11 – São provas disputadas com veículos monopostos, bi postos 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.

SEÇÃO III – DA 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, sendo a maior parte do percurso em subida, em piso pavimentado ou não, com percurso cronometrado, onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado.

No Regulamento Particular da Prova, deverão estar definidas as Cédulas Desportivas permitidas, com base no **Artigo 31** do presente Código.

SEÇÃO IV –DO RALLY DE REGULARIDADE

Art. 13 – São provas disputadas com veículos bi postos 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.

SEÇÃO V – DO RALLY DE VELOCIDADE

Art. 14 – São provas disputadas com veículos bi postos ou com maior capacidade, incluindo caminhões, com largada individual, realizadas em percursos 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.

SEÇÃO VI – DO FORA DE ESTRADA

Art. 15 – São provas disputadas com veículos bi postos 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.

SEÇÃO VII – DO 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.

SEÇÃO VIII – DA ARRANCADA

Art. 17 – São provas disputadas com veículos monopostos, bi postos 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 e velocidade cronometrada, ou não, onde tempo e distância ou simplesmente o vencedor, dependendo do tipo de competição, são determinantes para apuração do seu resultado.
As provas de arrancada, quanto sua organização, deverão atender Normas específicas para a modalidade divulgadas anualmente pela CBA.

SEÇÃO IX – DO DRIFT E MANOBRAS RADICAIS (SLALOM)

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 a "performance" na realização das manobras são determinantes para apuração do resultado.

As provas de Drift e Manobras Radicais (Slalom) quanto sua organização, deverão atender Normas específicas para a modalidade divulgadas anualmente pela CBA.

SEÇÃO X – DO TRACK DAY

Art. 19 – É uma atividade esportiva, não competitiva, com veículos de turismo fechados, que largam individualmente, realizadas em circuitos fechados, permanentes, em piso pavimentado, com distância cronometrada, em que se busca o melhor rendimento do veículo e onde velocidade e distância são determinantes para apuração do seu resultado.
As provas de Track Day, quanto sua organização, deverão atender Normas específicas para a modalidade divulgadas anualmente pela CBA.

SEÇÃO XI – DA TENTATIVA DE RECORDE

Art. 20 – São eventos realizados com veículos monopostos, bi postos 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 ou menor tempo percorrido em um percurso cronometrado, seguindo regulamento específico.

SEÇÃO XII – DOS VEÍCULOS HISTÓRICOS

Art. 21 – São provas, nas modalidades acima descritas, disputadas por veículos monopostos, bi postos ou com maior capacidade, com mais de trinta e cinco anos de fabricação.
Entende-se como Veículos Históricos, os veículos que mantem alguns itens originais de fábrica, entre eles:
-Montagem de motor, câmbio e transmissão;
-Motor com a mesma quantidade de cilindros;
-Injeção original (carburado ou injetado).

SEÇÃO XIII– DOS KARTS VINTAGE

Art. 21.1 – São provas, na modalidade de Kart, podendo ser classificadas como demonstração no estilo livre e ou subdividido por ano de fabricação.
Serão considerados Kart Vintage os Karts com mais de 30 anos de fabricação, com suas características da época, homologadas nos Campeonatos Nacionais, inclusive sua motorização.
A regulamentação Técnica e Desportiva dos eventos, deverá obrigatoriamente constar no Regulamento Geral da Modalidade, devidamente homologado pelo CTDN/CBA.

A Comissão Nacional de Kart Vintage – CNKV, na sua atuação, estará desvinculada da Comissão Nacional de Kart – CNK.

SEÇÃO XIV – DO TESTE

Art. 22– São testes com veículos, efetuados por montadoras, fornecedores de peças, etc.

SEÇÃO XV – DAS CATEGORIAS E CLASSES

Art. 23 – Dentro de cada modalidade, os veículos serão agrupados por categorias em função de suas características definidas em regulamento específico.

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

23.1.1 – A cilindrada é o volume máximo teórico admitido de mistura Ar/Combustível pelo deslocamento do pistão no cilindro no ciclo de admissão do motor, sendo o mesmo expresso em centímetros cúbicos, polegadas cúbicas ou litros e, para os cálculos concernentes à cilindrada dos motores, o número PI usado será unicamente 3,1416.

SEÇÃO XVI – DA CATEGORIA DE MONOPOSTOS

Art. 24 – Trata-se de uma categoria específica para Monopostos, na qual as competições são realizadas em circuitos fechados, permanentes ou temporários.

SEÇÃO XVII – DO AUTOMOBILISMO VIRTUAL

Art. 24.1- A Comissão de Automobilismo Virtual, será regida por Normas CBA, específicas para a modalidade.

CAPÍTULO V – DOS PILOTOS, NAVEGADORES E EQUIPES

SEÇÃO I – DO DIREITO DE COMPETIR

Art. 25 – Todas as pessoas que desejarem participar de eventos automobilísticos deverão ser portadores de licença específica, classificando-se em uma das seguintes situações:

I - Piloto – Pessoa física que conduz um veículo em uma prova.
II - Navegador – Pessoa física que orienta de dentro do veículo, um piloto nas provas de Rally ou Fora de Estrada.
III - Equipe – Pessoa jurídica organizada para a realização de um trabalho em grupo destinado a participação em provas automobilísticas.

SEÇÃO II – DA LICENÇA

Art. 26 – 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.

26.1 – Os portadores da licença serão identificados por Cédula Desportiva emitida e/ou cadastrados pela CBA.

26.2 – A CBA, à seu critério, poderá emitir para todas as modalidades, **Licença Prova Única.** Esta Licença será válida para o Piloto/Navegador, que já tiver cadastro de filiação na CBA, participar de apenas uma prova durante o ano. A **Licença Prova Única**, não pode ser usada para que o Piloto/Navegador marque pontos em um Campeonato, independente de quantas etapas houver.
Esta licença, deverá ser emitida de acordo com a modalidade e graduação do Piloto/Navegador.

26.2.1- O Piloto/Navegador que solicitar a LPU e dentro do mesmo ano resolver solicitar a Cédula Desportiva anual, receberá um desconto no valor da cédula, igual ao valor pago na solicitação da LPU.

26.3 – O pedido de LPU deve ser encaminhado à CBA, devendo nele conter o nome do evento, local e data que será realizado.

SEÇÃO III – DOS TIPOS DE LICENÇAS

Art. 27 – Estão previstos os seguintes tipos de licença:

I - Licença de piloto – emitida/cadastrada para toda pessoa física que deseja obter qualificação para condução de veículos de competição.
II - Licença de navegador – emitida / cadastrada para toda pessoa física que deseja 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 deseja obter qualificação para participar de competições automobilísticas em equipe.
IV – Licença de concorrente - emitida para toda pessoa que deseja obter qualificação para participar de competições automobilísticas em equipe.

27.1 – As licenças terão validade até 31 de dezembro do correspondente ano de emissão.

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

27.3 – Um piloto ou navegador inscrito em uma prova deverá portar sua cédula desportiva e apresentá-la sempre que solicitada por um oficial qualificado desta prova.

27.4 – Quem se inscrever, pilotar, exercer função oficial ou tomar parte de qualquer maneira em uma prova sem a supervisão da CBA/FAU, será suspenso e multado por prazo e valores estipulados neste Código e, na reincidência, poderá ser punido com a retirada da Cédula Desportiva.

27.5 – 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.
O Piloto, deverá apresentar a devida Autorização emitida pela sua ASN, assim como não marcará pontos nas provas que participar, salvo pertencerem a uma ASN CODASUR.

27.6 – Todo piloto ou navegador que solicitar licença a uma FAU, enquanto durar a validade desta licença, receberá a UF do território de atuação desta FAU como sendo de sua origem.

Na renovação da Licença, o piloto/navegador que solicitar a transferência de uma FAU para outra, deverá fazê-lo por escrito e com a anuência de ambas as FAUs.

Não será permitida a transferência de pilotos/navegadores que estejam inadimplentes com a FAU.

27.6.1 Na renovação da Licença, o piloto/navegador, poderão, em no máximo trinta dias questionar a graduação da nova Cédula Desportiva.

Após o envio da Cédula pela CBA para a FAU solicitante, o prazo acima citado, será contado a partir da entrega pela FAU ao Piloto/Navegador, com relação a estes.

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

27.8 – O uso de pseudônimo deve ser objeto de solicitação do interessado quando da emissão da respectiva licença. O Pseudônimo passará pela aprovação da CBA.

SEÇÃO IV – DO REGISTRO DE PILOTO OU NAVEGADOR

Art. 28 – 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 e de documento de identidade.
II - Atestado médico indicando que o interessado está apto para desempenhar a prática do automobilismo, sendo de total responsabilidade do médico que o assinou e do piloto/navegador, não cabendo a CBA ou FAU qualquer responsabilidade quanto à veracidade dele.
III - Autorização do responsável legal quando se tratar de menor de 18 (dezoito) anos.
IV - Comprovante de pagamento de taxa quando exigido.

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

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

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

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

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

28.5 – O piloto e/ou navegador deverão solicitar a licença de acordo com a modalidade de que participam ou de que participarão.

28.6 – Quando o piloto e/ou navegador participarem de mais de uma modalidade, deverão solicitar tantas cédulas quantas forem essas modalidades, observadas as regras previstas neste Código.

SEÇÃO V – DO REGISTRO DE EQUIPE

Art. 29 – Para obter o registro de equipe, os interessados deverão encaminhar 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 ou no Registro Civil das Pessoas Jurídicas.
III - Cópia do cartão do CNPJ.
IV - Comprovação do endereço da sede, ou local de funcionamento.
V - Quadro constitutivo.
VI - Preenchimento do cadastro dos integrantes da equipe.
VII - Cópia da Carteira de Identidade dos integrantes da equipe.

29.1 – 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.

29.2 – Sempre que um regulamento da categoria exigir o registro da equipe, ele será obrigatório.

As equipes que não estiverem devidamente registradas para a temporada, junto a CBA, não pontuarão no Campeonato. Os pontos, só serão atribuídos à equipe, a partir da etapa em que for constatada a regularização do seu registro na CBA.

Os pontos não computados durante o período em que não houve o registro, não serão atribuídos para as equipes classificadas nas posições subsequentes.

SEÇÃO VI – DAS MODALIDADES DE PILOTOS E NAVEGADORES

Art. 30 – Ficam estabelecidas as seguintes modalidades de pilotos e navegadores:

I - Piloto de Velocidade
II - Piloto de Velocidade na Terra
III - Piloto de Rally
IV - Navegador de Rally
V – Piloto/Navegador Fora de Estrada – 4x4
VI - Piloto de Arrancada
VII - Piloto de Drift
VIII- Piloto de Manobras Radicais (Slalom)
IX - Piloto de Track Day
X - Piloto de Kart
XI- Piloto e navegador de Veículos Históricos
XII - Piloto ou navegador Portador de Necessidades Especiais
XIII- Piloto de Automobilismo Virtual
XIX- Piloto de Kart Vintage
XX- Piloto Motorsport Driver – Norma CBA específica

SEÇÃO VII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE

Art. 31 – 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 - Piloto Graduado de Competição "A" – PGC-A
II - Piloto Graduado de Competição "B" – PGC-B
III - Piloto de Competição – PC
IV – Piloto de Monopostos– PMP
V – Piloto Graduado de Rally Velocidade– PGRV (apto para subida de montanha, Art. 33.11.1)

31.1 – Para emissão da licença de PC, o interessado deverá completar 15 (quinze) anos de idade no ano da filiação.

A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem, porém esse documento deverá estar assinado pelo Presidente da FAU, avaliador e solicitante. Seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença.

31.1.1 – Os portadores de licença PC somente poderão participar de provas/campeonatos estaduais, ou em provas/campeonatos nacionais quando o regulamento do campeonato permitir. Os Pilotos portadores de Licença PC somente poderão pilotar veículos equipados com motor de até 1.400cc, aspirados.

31.1.2 – Exclusivamente para as competições com Monopostos, promovidas pela CBA, FAUs ou Empresas Promotoras, com anuência da CBA, será permitida a emissão da licença PMP – Piloto de Monopostos. Esta licença será para uso exclusivo em Provas/Campeonatos com Monopostos e destinada aos pilotos PGK de Kart, ou formados em Escola de Pilotagem reconhecida pela CBA. Além do definido acima, os Pilotos que solicitarem a referida Cédula deverão ter 14 (quatorze) anos completos na data da solicitação.

31.2 – Para emissão da licença de PGC-B, o piloto deverá se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da Licença PC ou PMP, e ter participado de pelo menos 5 (cinco) provas de um campeonato estadual organizado por uma FAU no ano anterior.
II - Possuir diploma de curso de pilotagem emitido por escola de pilotagem reconhecida pela CBA.
III–Ter se sagrado campeão ou vice-campeão de Campeonatos Estaduais/Nacionais de Velocidade na Terra.
IV –Ter se sagrado campeão ou vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Subida de Montanha.
V – Ter se sagrado campeão ou vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Rally de Velocidade.
VI – Ter participado de campeonatos estaduais ou nacionais nas categorias PGVT "A" e PGRV.
VII – Ter participado de campeonatos estaduais ou nacionais nas categorias PGK "B/A" e PSK "B/A", ou ter se sagrado Campeão ou vice-campeão de Campeonatos Estaduais/Nacionais de Kart.

31.2.1 – Os portadores de licença PGC-B somente poderão participar de provas estaduais, ou em provas nacionais/internacionais quando o regulamento do campeonato permitir.

31.3 – Para emissão da licença de PGC-A, o piloto deverá se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da Licença PGC-B e ter sido classificado entre os 5 (cinco) primeiros colocados na classificação final da temporada anterior, em campeonato nacional.
II – Ter participado de no mínimo 5 (cinco) provas reconhecidas pela CBA, de âmbito internacional.
III– Ter sido campeão ou vice-campeão de campeonatos estaduais realizados pelas FAUs no ano anterior.

31.3.1 – Para validação do artigo 31.3, 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 e a análise do CTDN.

31.3.2 – As promoções de PC para PGC-B ou de PGC-B para PGC-A para campeões e vice-campeões serão automáticas e as demais classificações serão facultativas, cabendo ao interessado manifestar sua intenção em ser promovido.

31.3.3 – Caso o piloto não manifeste seu interesse na promoção especificada no artigo 31.3.2 nova avaliação poderá ser efetuada durante o mesmo ano.

31.3.4 – Na hipótese do artigo 31.3.3, a promoção a uma categoria superior, mesmo com o piloto se enquadrando nas exigências, somente poderá ocorrer por autorização expressa do CTDN.

31.3.5 – O portador da licença PGC-A que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, retornará à categoria PGC-B, salvo análise do CTDN, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.

31.3.6 – Os portadores de licença PGC-B e PGC-A poderão participar de quaisquer outras modalidades, exceto Kart, sem necessidade de outra licença, salvo se o regulamento da categoria dispuser o contrário. Para participar de provas de Rally ou Fora de Estrada, será exigida também a Carteira Nacional de Habilitação– CNH, ou similar de outros países.

31.3.7– Os portadores de Licença Internacional e Nacionais PGC-B ou PGC-A poderão participar de eventos especiais de kart que não façam parte de campeonatos, sem a necessidade de uma licença específica de kart, desde que tal situação seja especificada no respectivo regulamento.

31.3.8 – Os portadores de Licença PGC-A, quando convidados pela FAU para participar de provas estaduais de kart, não necessitarão de licença específica de kart.

SEÇÃO VIII – DOS PILOTOS DE VELOCIDADE NA TERRA

Art. 32 – Para participação em provas de Velocidade na Terra, será exigida a Licença de Piloto, cujos critérios de admissão e promoção serão os seguintes:

I - Piloto Novato de Velocidade na Terra **- PNVT.**
II - Piloto de Velocidade na Terra **- PVT.**
III - Piloto Graduado "B" de Velocidade na Terra **– PGVT "B".**
IV - Piloto Graduado "A" de Velocidade na Terra **– PGVT "A".**
V - Piloto Cadete de Kartcross de Velocidade na Terra **– PCKVT.**
VI - Piloto Júnior de Kartcross de Velocidade na Terra **– PJKVT.**
VII - Piloto Novato de Kartcross de Velocidade na Terra **– PNKVT.**
VIII - Piloto de Kartcross de Velocidade na Terra **– PKVT.**
IX - Piloto Graduado "A" de Kartcross de Velocidade na Terra **– PGKVT "A".**
X - Piloto Graduado "B" de Kartcross de Velocidade na Terra **– PGKVT "B".**

32.1 - Os pilotos portadores de licença PNVT poderão participar de provas de todas as categorias de Velocidade na Terra, salvo quando houver restrição no Regulamento Desportivo do Campeonato. Para obter a licença PNVT, os pilotos deverão atender a todos os requisitos abaixo:

I - O Piloto deverá ter, no mínimo, 14 (quatorze) anos completos no ano da filiação.
II - Não ter em seu histórico licença de piloto de velocidade na terra ou de qualquer outra categoria.
III - Os Pilotos PNVT só poderão renovar a licença uma única vez.
IV - A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem e seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença.

32.1.1 - Os Pilotos PNVT poderão participar de competições nacionais somente quando o Regulamento Desportivo do Campeonato permitir (Consultar previamente a Comissão Nacional de Velocidade na Terra).

32.2 - Os pilotos portadores de licença PVT poderão participar de provas de todas as categorias regionais e nacionais de Velocidade na Terra, salvo quando houver restrição no Regulamento Desportivo do Campeonato. Para obter a licença PVT, os pilotos deverão atender os requisitos abaixo:

I - O Piloto deverá ter, no mínimo, 14 (quatorze) anos completos no ano da filiação.
II - A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem, e seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença. O teste poderá ser dispensado aos pilotos PNVT que tiverem comprovadamente participado de no mínimo 5 (cinco) provas.

32.3 - Para a emissão da licença PGVT-B, o piloto deverá ter, no mínimo, 15 (quinze) anos completos no ano da filiação e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da licença PVT e ter participado de pelo menos 4 (quatro) provas de campeonatos estaduais ou nacionais de Velocidade na Terra organizado no ano anterior;
II - Possuir diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA;

III - Ter-se sagrado Campeão ou Vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Rally de Velocidade nos últimos 2 (dois) anos;
IV - Ter graduação PGKVT-A válida nos últimos 5 (cinco) anos anteriores.

32.3.1 - O portador da licença PGVT-B que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, retornará a categoria PVT, salvo análise do CTDN.

32.4 - Para a emissão da licença PGVT-A, o piloto deverá ter, no mínimo, 16 (dezesseis) anos completos no ano da filiação e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da licença PGVT-B e ter sido classificado entre os 5 primeiros colocados, na classificação final da temporada anterior, em Campeonato Nacional de Velocidade na Terra;
II - Ter sido Campeão ou Vice-campeão de campeonatos estaduais de Velocidade na Terra realizados pelas FAUs nos últimos 2 (dois) anos;

32.4.1 - Para validação do inciso II 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 a ser autorizado pelo CTDN.

32.4.2 - O portador da licença PGVT-A que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, retornará a categoria PGVT-B, salvo análise do CTDN.

32.5 - Para a emissão da licença PCKVT, o piloto deverá ter, no mínimo, 6 (seis) anos completos no ano da filiação e, no máximo, 12 anos completos no ano da filiação.

32.5.1 - A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem e seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença.

32.5.2 - Os pilotos PCKVT somente poderão pilotar na categoria Cadetecross.

32.6 - Para a emissão da licença PJKVT, o piloto deverá ter, no mínimo, 12 (doze) anos completos no ano da filiação e, no máximo, 14 (quatorze) anos completos no ano da filiação devendo se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Os Pilotos PJKVT somente poderão pilotar na categoria Kartcross;
II - Os Pilotos PJKVT poderão participar de competições regionais;

32.6.1 - Os Pilotos PJKVT poderão participar de competições nacionais somente quando o Regulamento Desportivo do Campeonato permitir (Consultar previamente a Comissão Nacional de Velocidade na Terra).

32.6.2 - A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem, e seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença.

32.7 - Os pilotos portadores de Licença PNKVT poderão participar somente de provas de Kartcross. São requisitos obrigatórios para cadastramento da licença de Piloto Novato de Kartcross Velocidade na Terra:

I - O Piloto deverá ter, no mínimo, 14 (quatorze) anos completos no ano da filiação.
II - Não ter em seu histórico licença de piloto de velocidade na terra ou de qualquer outra categoria.
III - Os Pilotos PNKVT só poderão renovar a licença uma única vez.
IV - A FAU onde o piloto solicitou a licença deverá realizar um teste prático para avaliar a capacidade do piloto. O referido teste poderá ser realizado de acordo com as possibilidades da FAU, não sendo necessário ser em uma escola de pilotagem e seu resultado deverá ser encaminhado à CBA junto com a solicitação da licença.

32.7.1 - Os Pilotos PNKVT poderão participar de competições nacionais somente quando o Regulamento Desportivo do Campeonato permitir (Consultar previamente a Comissão Nacional de Velocidade na Terra).

32.8 - Para a emissão da licença PKVT, o piloto deverá ter, no mínimo, 14 (quatorze) anos completos quando for requerida a licença.
Os pilotos portadores de licença PKVT somente poderão participar de provas de Kartcross.

32.9 - Para a emissão da licença PGKVT-B, o piloto deverá ter, no mínimo, 14 (quatorze) anos completos quando for requerida a licença e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da licença PJKVT, ter no mínimo 14 (quatorze) anos e ter se sagrado Campeão ou Vice-campeão de Campeonatos Estaduais.
II - Ser portador da licença PKVT e ter participado de pelo menos 4 (quatro) provas de Campeonato Estadual organizado por uma FAU no ano anterior;
III- Possuir diploma de escola de pilotagem reconhecida pela CBA;
IV - Ter-se sagrado Campeão ou Vice-campeão de Campeonatos Nacionais de Rally de Velocidade nos últimos 2 (dois) anos;
V - Ter participado de, no mínimo 5 provas, de Campeonatos Estaduais ou Nacionais de Kart nas categorias PGK "B/A" e PSK "B/A", ou ter se sagrado Campeão ou vice-campeão de Campeonatos Estaduais/Nacionais de Kart nos últimos 2 (dois) anos;

32.9.1 - Para validação dos artigos 32.8, incisos I e II, 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 e a análise do CTDN.

32.10 - Para a emissão da licença PGKVT-A, o piloto deverá ter, no mínimo, 15 (quinze) anos completos no ano da filiação se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ser portador da licença PGKVT-B e ter sido classificado entre os 5 primeiros colocados, na classificação final da temporada anterior, em campeonato nacional de Kartcross;
II - Ter sido Campeão ou Vice-campeão de Campeonato Estadual de Kartcross realizados pelas FAUs nos últimos 2 (dois) anos;
III - Ter graduação PGVT-A válida nos últimos 5 (cinco) anos anteriores.

32.10.1 - Para validação do inciso II 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 a ser autorizado pelo CTDN.

32.10.2 - O portador da licença PGKVT-A que deixar de renová-la por prazo superior a 5 (cinco) anos, retornará à categoria PGKVT-B, salvo análise do CTDN.

SEÇÃO IX - DOS PILOTOS E NAVEGADORES DE RALLY

Art. 33 - Para a participação em provas nas modalidades de Rally de Velocidade e de Regularidade, será exigida a Licença de Piloto ou Navegador de Rally, de Velocidade ou de Regularidade, conforme a modalidade e/ou o cadastramento, cujos critérios de admissão e promoção serão os seguintes de acordo com a modalidade:

33.1 - Rally de Velocidade:

I – Piloto Graduado de Rally de Velocidade - **PGRV**
II – Navegador Graduado de Rally de Velocidade - **NGRV**
III – Piloto de Rally de Velocidade - **PRV**
IV – Navegador de Rally de Velocidade – **NRV**
V – Piloto de Rally de Velocidade UTV – **PRUTV**
VI– Navegador de Rally de Velocidade UTV – **NRUTV**
VII – Piloto Fora de Estrada 4x4 – **PFE**
VIII– Navegador Fora de Estrada 4x4 – **NFE**

33.2 - Rally de Regularidade:

I – Piloto Máster de Rally de Regularidade – **PMRR**
II – Navegador Máster de Rally de Regularidade - **NMRR**
III – Piloto Graduado de Rally de Regularidade - **PGRR**
IV – Navegador Graduado de Rally de Regularidade - **NGRR**
V – Piloto Turismo de Rally de Regularidade - **PTRR**
VI – Navegador Turismo de Rally de Regularidade – **NTRR**
VII – Piloto Turismo de Rally de Regularidade 1ª Filiação – **PTRR1**
VIII – Navegador Turismo de Rally de Regularidade 1ª Filiação – **NTRR1**
IX – Piloto Novato de Rally de Regularidade - **PNRR**
X – Navegador Novato de Rally de Regularidade - **NNRR**

33.3 - Para a emissão da Licença de piloto de Rally de velocidade e/ou de regularidade os Pilotos deverão ter no mínimo 18 (dezoito) anos e ser portador da Carteira Nacional de Habilitação – CNH ou similar de outros Países.

33.4 - Para a emissão da Licença de Navegador de Rally de Velocidade e/ou de Regularidade na categoria máster de Rally, os interessados deverão ter no mínimo 16(dezesseis) anos.

33.4.1 – Para a emissão da licença de navegador de Rally de Regularidade, categoria Graduado, os interessados deverão ter no mínimo 14 (quatorze) anos.

33.4.2 – Para a emissão da licença de navegador de Rally de Regularidade, categoria Novatos e Turismo, os interessados deverão ter no mínimo 12 (doze) anos.

33.4.3 – Piloto ou Navegador que queiram trocar de classe, de Piloto para Navegador ou vice-versa, deverão permanecer na mesma graduação anterior e respeitar o critério de idade estabelecido para ambos na solicitação da licença.

33.4.4 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Rally UTV, PRUTV/NRUTV, além da idade mínima (conforme art.33.3 e 33.4).

Para a solicitação da Licença, os Pilotos/Navegadores deverão informar os resultados obtidos em provas anteriores da CBA/FAU's.

33.5 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Fora de Estrada 4x4, PFE/NFE, além da idade mínima (conforme art.33.3 e 33.4).
Como trata-se de uma nova Categoria Fora de Estrada CBA, exclusiva para circuitos fechados (INDOOR), as Licenças de PFE e NFE não serão subdivididas em Graduações no ano de 2025.

33.6 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Graduado de Rally de Velocidade PGRV/NGRV, além da idade mínima (conforme art.33.3 e 33.4), o piloto / Navegador deverá ser portador da licença PRV/NRV e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I - Ter se classificado entre os 03 (três) primeiros colocados na classificação final do ano anterior, em campeonato nacional;
II - Ter sido Campeão ou Vice-campeão nos campeonatos estaduais do ano anterior.

33.7 – São requisitos para o cadastramento da Licença de Piloto/Navegador Novato de Rally de Regularidade PNRR/NNRR:

I - O Piloto/Navegador deverá ter a da idade mínima (conforme art.33.3, 33.4 e 33.4.2);
II – Não ter recebido nos últimos 03 (três) anos Licenças PTRR/NTRR, ou suas antecessoras;
III– Não ter recebido nos últimos 05 (cinco) anos Licenças PGRR/NGRR, ou suas antecessoras;
IV – Não possuir cadastro CBA, nas categorias Turismo, Graduados, Máster de Rally de Regularidade/Rally de Velocidade ou suas antecessoras;
V – Não ter sido classificado em 1º (primeiro) lugar por no mínimo duas vezes no resultado final em eventos na categoria de acesso (novato, estreante, júnior, turismo light ou qualquer outra denominação que indique uma categoria iniciante) no ano anterior.
O Piloto/Navegador com Licença PNRR/NNRR participa nos eventos somente na categoria Novatos ou similar (categoria de acesso).

33.8 – São requisitos para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Turismo de Rally de regularidade PTRR/NTRR e PTRR1/NTRR1:

I - Ter a idade mínima (conforme art. 33.3, 33.4 e 33.4.1);
II - Não ter recebido nos últimos 03 (três) anos Licença PGRR/NGRR ou suas antecessoras.
III - Ser portador da Cédula Desportiva de Piloto/Navegador de Rally Velocidade.

33.8.1 – A emissão da Licença PTRR/NTRR e PTRR1/NTRR1 é obrigatória para os Pilotos/Navegadores que se classificarem em 1º (primeiro) lugar por no mínimo duas vezes no

resultado em eventos na categoria de acesso (novato, estreante, júnior, turismo light ou qualquer outra denominação que indique uma categoria iniciante) no ano anterior.

O Piloto/Navegador com Licença PTRR/NTRR e PTRR1/NTRR1 não poderá participar na categoria de acesso (novato, estreante, júnior, turismo light ou qualquer outra denominação que indique uma categoria iniciante), devendo participar nos eventos na categoria turismo ou similar ou, caso o outro componente da dupla possua Licença PGRR/NGRR, na categoria graduado.

No caso de participação na categoria graduado, a promoção para a Licença PGRR/NGRR somente ocorrerá se for classificado em primeiro ou segundo lugar em Campeonatos Nacionais ou em primeiro lugar em Campeonatos Estaduais.

33.9 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Graduado de Rally de Regularidade PGRR/NGRR, além da idade mínima (conforme art.33.3 e 33.4), o Piloto/Navegador deve ser portador da Licença PTRR/NTRR, PTRR1/NTRR1, ou suas antecessoras e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I – Obrigatório para os Pilotos/Navegadores que se classificaram em 1º ou 2º lugar na classificação final do ano anterior, em campeonatos nacionais;
II - Obrigatório para os Pilotos/Navegadores que se classificaram em 1º (primeiro) lugar na classificação final do ano anterior, em campeonatos estaduais;
III – Facultativo para os Pilotos/Navegadores que se classificaram do 3º ao 5º lugar na classificação final do ano anterior, em campeonatos nacionais;
IV - Facultativo para os Pilotos/Navegadores que se classificaram 2º ao 4º lugar na classificação final do ano anterior, em campeonatos estaduais.
V – Facultativo para o Piloto/Navegador de Rally de Velocidade.

O Piloto/Navegador com Licença PGRR/NGRR não poderá participar na categoria de acesso (novato, estreante, júnior, turismo light ou qualquer outra denominação que indique uma categoria iniciante) e/ou na Turismo ou similar, devendo participar nos eventos na categoria Graduado ou similar.

33.10 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador Máster de rally de regularidade PMRR/NMRR, além da idade mínima (conforme art.33.3 e 33.4), o Piloto/Navegador deve ser portador da Licença PGRR/NGRR ou suas antecessoras e se enquadrar em uma das seguintes condições:

I – Obrigatório para os Pilotos/Navegadores que se classificaram em 1º ou 2º lugar na classificação final do ano anterior, na Categoria Graduado em campeonatos nacionais;
II - Obrigatório para os Pilotos/Navegadores que se classificaram em 1º lugar na classificação final do ano anterior, na Categoria Graduado em campeonatos estaduais;
O Piloto/Navegador com Licença MÁSTER de Rally, não poderá participar na categoria de acesso (novato, estreante, júnior, turismo light ou qualquer outra denominação que indique uma categoria iniciante) e/ou nas Categorias Graduado, Turismo ou similar, devendo participar nos eventos na categoria MÁSTER de Rally ou similar.

33.10.1 – Quando em um Campeonato não houver a Categoria Máster, os Pilotos/Navegadores com Licença Máster de Rally, poderão disputar os eventos na categoria Graduado, ou similar, conforme regulamentação do campeonato.

33.11 - As Licenças de Piloto/Navegador de Rally de Velocidade somente são aceitas nos eventos de velocidade e as de Rally de regularidade somente são aceitas nos eventos de regularidade.

33.11.1 – As Licenças de Piloto de Rally de Velocidade poderão ser usadas em provas/campeonatos de Subida de Montanha.

33.12 - Os Pilotos/Navegadores que tiverem Licenças nas duas modalidades de Rally, Velocidade e Regularidade, terão a sua graduação / promoção em cada modalidade separadamente.

33.13 – Excepcionalmente, no Rally de Regularidade, o portador de Cédula de Navegador de Rally inscrito em um evento, e que possua CNH ou similar de outros países, poderá pilotar o veículo desde que haja previsão expressa no Regulamento Particular de Prova.
Esta decisão deverá ser no início da prova e, no caso, a pontuação deverá ser atribuída como Piloto.

33.14 - Para a emissão da Licença de Piloto/Navegador para o ano de 2025, serão considerados os resultados dos campeonatos oficiais da CBA/FAUs de 2020 até 2024 e a critério da CNR/CBA.

33.15 - O portador de Licença GRADUADO/MASTER de Rally, que deixar de renová-la por prazo superior a 03 (três) anos, retornará à categoria inferior a sua, salvo analise do CTDN.

33.16 - O Piloto/Navegador com Licença MÁSTER de Rally, que não obtiver classificação em pelo menos UMA 5ª Colocação em qualquer evento Nacional ou Estadual, retornará a Categoria Graduados no ano seguinte.

33.17 – A comissão Nacional de Rally, com devida anuência do Conselho Técnico Desportivo Nacional, poderá reanalisar as promoções dos concorrentes da CATEGORIA MÁSTER de Rally em 2025, e autorizar o retorno do competidor a categoria Graduados.

33.18 – Para que o Piloto/Navegador de Rally Regularidade em Campeonato Nacional ou em Campeonatos Estaduais obtenha o direito à promoção, o campeonato deve ter na sua classificação final, no mínimo 6 (seis) concorrentes que tenham participado em pelo menos 50% das provas disputadas.

SEÇÃO X –DOS PILOTOS DE ARRANCADA, DRIFT, MANOBRAS RADICAIS (SLALOM) E TRACK DAY

Art. 34 – Para participação em provas de Arrancada, Drift, Manobras Radicais (Slalom) e Track Day será exigida a Licença de Piloto de acordo com a modalidade:

I – Piloto de Arrancada - B – (PAR-B) - Com idade mínima de 14 anos completos por ocasião da emissão da licença, conforme artigo 34.1.
II – Piloto de Arrancada – A – (PAR-A) – Com idade mínima de 16 anos completos por ocasião da emissão da licença, conforme artigo 34.2.
III – Piloto de Arrancada Drag Jr – (PARDJ) – Com idade mínima de 06 anos completos na data da solicitação da licença, conforme especificado abaixo.

IV – Piloto de Drift – (PD) – Com idade mínima de 16 anos completos por ocasião da emissão da licença.
V – Piloto de Manobras Radicais (Slalom) – (PMR) – Com idade mínima de 16 anos completos por ocasião da emissão da licença. Os portadores da Cédula PMR só poderão participar de eventos realizados para Manobras Radicais (Slalom); a referida cédula não deverá ser aceita em outras modalidades.
VI– Piloto de Drift Light (PDL): Com idade mínima de 14 anos completos por ocasião da emissão da licença.
VII – Piloto de Track Day – (PTD) – Com idade mínima de 18 anos completos por ocasião da emissão da licença e ser portador de carteira nacional de habilitação – CNH ou similar de outros países.
VIII – Piloto de Arrancada No Prep – (PAR-NP) – Com idade mínima de 18 anos completos por ocasião da emissão da licença e ser portador de carteira nacional de habilitação – CNH ou similar de outros países.

34.1 – Piloto de arrancada - B (PAR-B): Pilotos com idade mínima de 14 anos completos para as categorias **(veículos de tração dianteira e traseira aspirados e veículos de tração dianteira e traseira turbo)**, sendo elas: **Dianteira Turbo-C (DT-C), Standard (ST), Standard Light (STL) Street Tração Traseira (STT)** e **16 anos** completos, para as categorias **Turbo Street traseira (TST)** e categorias limitadas por tempo (tipo Desafio, e nunca inferiores a 7 segundos). Esse tempo é o tempo de pista, sem levar em consideração o tempo de reação do piloto. Os portadores deste tipo de licença estão limitados a pistas de 201m de trecho de aceleração e podendo conduzir veículos das seguintes categorias de entrada da modalidade**:** (tipo Desafio, e nunca inferiores a 7 segundos). Esse tempo é o tempo de pista, sem levar em consideração o tempo de reação do piloto.
Todas as condições devem ser fiscalizadas pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

34.2 - Piloto de Arrancada- A (PAR-A): Pilotos com idade mínima de 16 anos completos na data da solicitação da licença para as categorias **(Dianteira Turbo B (DTB), Dianteira Turbo A Light (DTA-L) Traseira Original (TO), Dianteira Super (DS)** e **18 anos completos** na data da solicitação da licença, para as **demais categorias do Campeonato Brasileiro de Arrancada**. Portadores deste tipo de licença poderão ser solicitados a passar por testes específicos de avaliação para participar em determinadas categorias.
Todas as condições devem ser fiscalizadas pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

34.3 - Piloto de Arrancada Drag Junior (PARDJ): licença desportiva para pilotos participantes exclusivamente na categoria Drag Junior.
A idade mínima é de 06 anos completos na data da solicitação da licença.
Portadores deste tipo de licença poderão ser solicitados a passar por testes específicos de avaliação. Estas avaliações serão realizadas durante os eventos e previamente agendadas.
Todas as condições devem ser fiscalizadas pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

34.4 – Piloto de Drift (PD): Com idade mínima de 16 anos completos por ocasião da emissão da licença.

34.4.1 – Piloto de Manobras Radicais (Slalom) (PMR): Com idade mínima de 16 anos completos por ocasião da emissão da licença.

34.5 – Piloto de Drift Light (PDL): Com idade mínima de 14 anos completos por ocasião da emissão da licença. Os portadores desta Licença só poderão competir na categoria Light. Para

participar da Categoria Pro, portadores deste tipo de licença poderão ser solicitados a passar por cursos ou testes específicos de avaliação. Estas avaliações serão realizadas por meio de escolas homologadas pelo campeonato Brasileiro, ou por comissários da modalidade durante os eventos e previamente agendadas.
Todas as condições devem ser fiscalizadas pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

34.6 – Piloto de Track Day (PTD): Com idade mínima de 18 anos completos por ocasião da emissão da licença e ser portador de carteira nacional de habilitação – CNH ou similar de outros países.

34.7 - Piloto de Arrancada- No Prep (PAR-NP): Pilotos com idade mínima de 18 anos completos na data da solicitação da licença. Os portadores deste tipo de licença estão limitados a competições do tipo "No Prep" (sem tratamento ou preparação com cola na pista) realizadas em pistas de 201m, 402m ou 804m de trecho de aceleração, cujo carro tenha as seguintes características: Alteração de chassi (construções dos tipos: 4x4 adaptado, FLD e FLT, chassi ¾ e tubulares). Todas as condições devem ser fiscalizadas pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

34.8 - Carros com alteração de chassi (construções dos tipos: 4x4 adaptado, FLD e FLT, chassi ¾ e tubulares) terão vistoria rígida quanto a quesitos de construção, segurança, vestimentas homologadas... Pelo(s) Comissário(s) Desportivo(s) de cada evento.

SEÇÃO XI – DOS PILOTOS DE KART

Art. 35 – 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 de Kart **– PJK.**
IV - Piloto Novato de Kart **– PNK.**
V - Piloto Graduado de Kart **- PGK.**
VI - Piloto Sênior de Kart Am **– PSK-Am.**
VII - Piloto Sênior de Kart Pro **– PSK-Pro.**
VIII – Piloto de Kart Indoor **– PKI.**

35.1 – Para requerer a Licença de Kart, os pilotos serão separados por idade ou experiência, conforme o Regulamento Nacional de Kart – RNK 2025.

35.2 – Condições para emissão de cédulas desportivas de Kart:
O piloto quando da solicitação de sua cédula desportiva, deverá optar pela categoria em que irá participar no ano, respeitando critérios de filiação contidos no Regulamento Nacional de Kart – RNK 2025, sendo permitida a solicitação de promoção dentro do mesmo ano, podendo ser aceita ou não pela CBA. A sua participação em qualquer categoria que não seja aquela da sua cédula desportiva, poderá ser aceita quando o Regulamento específico do campeonato/prova permitir.

35.3 – Promoção e Demoção dos Pilotos: conforme critérios estabelecidos no Regulamento Nacional de Kart – RNK 2025.

35.4 – Os Pilotos portadores das licenças PGK que deixarem de renová-las por prazo superior a 5 (cinco) anos, retornarão à categoria anterior, salvo autorização do CTDN, ou se o Piloto solicitar uma LPU, hipótese em que haverá a interrupção do referido prazo, dando início a novo prazo a contar da emissão da LPU.

SEÇÃO XII – DOS PILOTOS DE VEÍCULOS HISTÓRICOS

Art. 36 – Para a participação em provas nas modalidades de Rally de Regularidade e Subida de Montanha, destinada exclusivamente para 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 ou similar de outros países.
II - Navegador de Veículos Históricos – NVH – O interessado deverá completar 14 (quatorze) anos de idade no ano da filiação.

Art. 36.1 - Para a participação em provas nas modalidades de carros de turismo em circuitos fechado, destinada exclusivamente para Veículos Históricos, será exigida Licença de Piloto de Veículos Históricos **PVH-CF**, cujo critério de admissão será o seguinte:

I - Piloto de Veículos Históricos – PVH-CF – Ter idade mínima de 16 (dezesseis) anos por ocasião da emissão da Licença.
Esta licença é específica para participação em circuitos fechados.

Art. 36.2 – 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.

Art. 36.3 - Piloto de Kart Vintage – PKV – Ter idade mínima de 13 (teze) anos completos por ocasião da emissão da Licença, com a devida autorização dos responsáveis, e Pilotos com idade mínima de 18 (dezoito) anos.
As Cédulas Desportivas para participação da Modalidade serão únicas, não havendo a possibilidade de que os Pilotos participem com outra Cédula CBA, independente da Modalidade.

Art. 36.4 – Os portadores de Licenças CBA, regulares, poderão participar em Rally, Subida de Montanha, kart e carros de turismo, de eventos de Veículos Históricos sem necessidade de emissão de Licença de Piloto ou Navegador de Veículos Históricos.

SEÇÃO XIII –DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS - PPNE

Art. 37 – À exceção das doenças evolutivas ou crônicas que impeçam a prática do esporte automobilístico e dos possuidores de visão eliminatória, toda pessoa portadora de 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, onde o piloto estiver filiado, 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 e de um teste de pilotagem que permita a avaliação da sua capacidade, assim como a Graduação de sua Licença.

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 - Poderão participar de provas em circuitos, com largada agrupada, à exceção de provas de monopostos.
II - Poderão participar de provas de kart.
III – Poderão participar de provas de Rally, desde que acompanhado por piloto ou navegador que possua cédula desportiva de Rally.
IV – Poderão participar de provas de Velocidade na Terra, atendendo as determinações do **art. 37**, desde que não exista impedimento no Regulamento do Campeonato.

37.5 – A Secretaria da Prova, em que houver a participação de Pilotos Portadores de Necessidades Especiais, informará aos comissários desportivos, a nominata destes pilotos, para que sejam informados os oficiais de competição (direção de prova, serviço médico, responsável pela sinalização e responsável pelo resgate), sendo obrigatória a identificação junto a número do veículo.

SEÇÃO XIV – DAS LICENÇAS INTERNACIONAIS

Art. 38 – A emissão de todas das licenças internacionais, serão regidas pelas normas FIA.

SEÇÃO XV – DOS DIPLOMADOS EM ESCOLAS DE PILOTAGEM

Art. 39 – Para os pilotos diplomados por escolas técnicas de pilotagem em qualquer modalidade e que possuam registro na CBA, será expedida a Cédula Desportiva Nacional nos termos previstos neste Código e na regulamentação das escolas.

39.1 - Os pilotos diplomados em escolas técnicas de pilotagem, deverão requerer sua Cédula Desportiva em no máximo doze meses após a data de emissão do Diploma, sendo que esta primeira Cédula será gratuita. Após o prazo acima estipulado, o piloto deverá apresentar um comprovante de reavaliação da mesma escola em que obteve o Diploma.

39.2 – Todas as escolas técnicas, FAUs/Clubes que ministram cursos de pilotagem deverão enviar à CBA, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, o comprovante de finalização do curso para emissão do Diploma. Findo o referido prazo, mesmo sem a emissão do Diploma, inicia-se, a partir do 31º dia, a contagem do prazo de 12 (doze) meses para o piloto obter a gratuidade na emissão da Cédula Desportivas prevista no artigo 39.1.

SEÇÃO XVI – DA INDUMENTÁRIA

Art. 40 – Durante toda a prova, os pilotos e navegadores deverão estar equipados com indumentária apropriada, especificada pela CBA, com no mínimo macacão, luvas, sapatilhas e capacete, exceto para os Navegadores de Rally, que não serão obrigados ao uso de luvas.

40.1 – No macacão deverá estar escrito o nome do piloto ou navegador, 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 dos prazos de validade estabelecidos pela FIA. Os Comissários Técnicos ou Desportivos terão total autonomia para vetar qualquer item da indumentária que julgarem em mau estado.

40.2.1 – Especificamente para o Kart, nos Campeonatos/Provas Regionais ou Interestaduais, sempre que o Regulamento permitir os Comissários da FAU, sede do evento, poderão autorizar o uso de indumentária aprovada por outros institutos/órgãos, previstos em lei federal com poderes para autorizar a respectiva comercialização. Neste caso, os Comissários Técnicos ou Desportivos terão total autonomia para vetar qualquer item da indumentária que julgarem em desacordo ou mau estado.

40.3 – Os regulamentos das categorias e os regulamentos particulares das provas poderão estabelecer a indumentária exigida para participação de pilotos, navegadores e mecânicos, além das citadas no Art.40.

SEÇÃO XVII – DAS RECOMENDAÇÕES GERAIS

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

I – Manter atualizada sua licença da CBA.
II – Assinar a ficha de inscrição, ou documento específico para assinaturas, atualizando os dados constantes dela.

III – Conhecer este Código, bem como o regulamento desportivo e técnico da categoria em que competirá.
IV – Conhecer o regulamento particular da prova, identificando os oficiais dele, 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. A CBA, a seu critério, poderá realizar exames para verificação da referida ingestão.
XI – Respeitar pilotos, navegadores, 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 fazê-lo em local seguro para si e para os outros competidores, deixando também acoplado, 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 – Antidoping: Todo o piloto está sujeito às regras antidoping conforme regulamento antidoping da Federação Internacional de Automobilismo – FIA, disponível no site da CBA, bem como do que consta neste CDA.
XVII – Doping: São considerados doping, substâncias e métodos proibidos de acordo com a lista proibida da ABCD (Autoridade Brasileira de Controle de Dopagem), disponível no site da CBA.

CAPÍTULO VI – DA 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, registrados pela cronometragem oficial, 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, registrados pela cronometragem oficial.
c) **De perícia** – que terão seus resultados definidos através de critérios previamente estabelecidos que podem abranger velocidade, média e perícia para cobrir determinada distância, registrados pela cronometragem oficial ou não.

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

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.

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

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, somente será permitida para pilotos e/ou navegadores portadores de licença emitida e/ou cadastradas pela CBA. Quando o regulamento exigir será necessário a licença de equipe.

42.6 – A competição se inicia no ato da inscrição do piloto, navegador ou equipe 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 por, no máximo três, FAUs e supervisionadas pela CBA.
A critério exclusivo da CBA, poderão ser autorizados Campeonatos/Copas Interestaduais com a participação de mais que três FAU's.
III – Estaduais/Municipais – organizadas e supervisionadas pelas FAUs.

43.1 – Prioridades do Calendário - na elaboração do calendário do automobilismo deverão ser atendidas as prioridades de acordo com a sequência abaixo:

I – Eventos Internacionais;
II – Eventos Nacionais;
III – Eventos Interestaduais;
IV – Eventos Estaduais;
V – Eventos Festivos.

Nas datas dos Campeonatos Brasileiros, divulgadas no Calendário da CBA, das modalidades Kart, Arrancada e Rally, não poderão ser promovidas provas das mesmas modalidades em todo território Nacional, salvo autorização expressa da CBA.

SEÇÃO III – DOS TIPOS DE COMPETIÇÕES

Art. 44 – As competições poderão ser:

I - ABERTAS – destinadas à participação de pilotos, navegadores ou equipes filiadas à CBA, ou portadores de licença emitida pela FIA, observada a regulamentação da categoria.
II - RESERVADAS – destinadas à participação de pilotos, navegadores e equipes filiada à CBA, ou portadores de licença emitida pela FIA, através de convite da CBA ou de uma FAU.
III - FECHADAS – destinadas à participação através de convite de pilotos, navegadores e equipes filiadas à CBA e 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 esportivo.
II - Pelas FAUs.
III – Pelas ligas filiadas à CBA.
IV - 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 consequências que delas possam resultar.

46.1 – O não cumprimento ou falta de respeito a esses dispositivos por toda pessoa, todo participante ou grupo organizador de uma competição acarretará na perda dos 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 da legislação nacional, estadual e municipal, será interditada pela CBA ou FAU.

47.1 – Considera-se como competição interditada qualquer evento que seja programado ou venha a ser realizado sem a autorização da CBA ou FAU independentemente de notificação.

47.2 – Se mesmo interditada pela CBA ou FAU ou por estas não autorizadas, a competição vier a se realizar, todo e qualquer acidente/incidente com participantes ou público presente será de inteira responsabilidade, civil e criminal, do proprietário do circuito, temporário ou permanente.

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 do Campeonato, 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 e navegadores 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 dela, ficando ao 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– Nas provas de âmbito Nacional, o evento terminará com a homologação da pasta da prova pelo CTDN e o referendo da presidência da CBA; nas provas de âmbito estadual, pelo Presidente da FAU.

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 metros.

CAPÍTULO VII –DOS 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 – circuitos construídos especificamente para provas automobilísticas, sendo os Autódromos para provas de automóveis e os Kartódromos para provas de kart.
II - Circuitos Temporários – circuitos 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 Nacional de Circuitos, fará vistorias nos circuitos indicados, elaborando laudos das condições dos mesmos e propondo, quando necessário, as modificações que julgar pertinentes.
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 dela 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 Termo de Homologação expedido pela CBA, com prazo de validade 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, o 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 serviço médico estabelecido 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 estas competições.

SEÇÃO III – DOS NÍVEIS DE HOMOLOGAÇÃO DO CIRCUITO DE AUTOMÓVEIS

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

I - Internacional – Homologado de acordo com CDI FIA.
II - Nacional 1 – Homologado para sediar provas nacionais, interestaduais, estaduais e etapas de campeonatos sul-americanos.
III – Nacional 2 – Homologado para sediar provas nacionais com restrições, interestaduais e estaduais.

IV – Nacional 3 – Homologado para sediar provas interestaduais e estaduais.
V – Nacional 4 – Homologado específico para sediar provas Caminhões.

SEÇÃO IV – DOS 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 – 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, determinada por faixas brancas em ambos os lados.
II – BOXES/GARAGENS DOS BOXES – local onde os veículos recebem manutenção.
III – PIT LANE – local onde os veículos se locomovem desde a entrada até a saída dos boxes.
IV - PARQUE FECHADO – local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários.
V – PADDOCK – Area destinada para receber os convidados do evento.
VI - ÁREA DE SINALIZAÇÃO DAS EQUIPES – local onde as equipes se posicionam para sinalizar informações aos seus pilotos.
VII - SALA DE COMANDO DA PROVA – local de onde a prova é dirigida pelo diretor de prova.
VIII - SALA DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS – local onde os comissários desportivos se reúnem para tomar decisões quanto aos treinos e a prova.
IX - SALA DE CRONOMETRAGEM – local onde é feita a cronometragem dos treinos e da prova.
X - 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.
XI - POSTOS DE SINALIZAÇÃO – locais de onde os sinalizadores se comunicam com os competidores através de bandeiras e placas.
XII - SALA DE BRIEFING – local onde são realizadas reuniões com os competidores, onde serão esclarecidos os procedimentos que serão adotados nos treinos e prova.
XIII – AMBULATÓRIO – local de atendimento aos participantes do evento que necessitam de cuidados médicos.
XIV – SECRETARIA DE PROVA–local destinado às ações administrativas inerentes à prova.

SEÇÃO VI – DO NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS – ANEXO II

Art. 57 – O número de veículos admitidos em cada circuito poderá ser determinado no Regulamento Desportivo de cada categoria, obedecendo às normas contidas no Anexo II deste Código.

CAPÍTULO VIII – DOS 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 – percursos construídos especificamente para provas automobilísticas.
II - Percursos Temporários – percursos adaptados para provas automobilísticas.

58.1 – Nas provas nacionais e interestaduais de arrancada somente será permitida a utilização de percurso de 201,17m (duzentos e um metros e dezessete centímetros), de 402,33m (quatrocentos e dois metros e trinta e três centímetros), ou de 804,66m (oitocentos e quatro metros e sessenta e seis centímetros), 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 a ser utilizado.

SEÇÃO II – DA HOMOLOGAÇÃO DOS PERCURSOS

Art. 59 – Na homologação dos percursos permanentes para utilização em eventos incluídos no calendário nacional, será observado o disposto no Artigo 53 deste Código, enquanto, 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 e à 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 efetuá-las.
IV - Estando o percurso dentro das especificações, ele será homologado e estará 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 percursos, com distâncias até 5 quilômetros, as medidas serão feitas seguindo a linha mediana da pista. Para percursos com distancias acima de 5 quilômetros, as medidas serão feitas seguindo marcações oficiais das estradas ou por meio de um mapa oficial.

59.4 – Somente poderão ser organizadas em vias abertas ao tráfego, as provas de rally de regularidade, os trechos de deslocamento das provas de Rally de velocidade e provas Fora de Estrada.

59.5 – As competições organizadas sobre estrada aberta ao tráfego deverão se desenvolver em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e coma legislação pertinente ao local da prova.

59.6 – As infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, às decisões do CONTRAN e a legislação local serão passíveis de aplicação de penalizações pelas autoridades competentes, cabendo ao infrator arcar com suas consequências, além de outras sanções aplicadas pelos comissários desportivos.

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.

60.1 – O não cumprimento do tempo estabelecido para deslocamento poderá implicar penalizações conforme definido nos regulamentos das categorias.

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 sinalizadoras, onde serão exercidas tarefas relacionadas à cronometragem das provas especiais e ao controle de largada das provas especiais, exceto nas provas de Arrancada e Drift.
III - PARQUE FECHADO – local onde os veículos devem permanecer antes da largada e após a chegada conforme determinado em regulamento.
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, exceto na modalidade rally.
VII - SALA DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS – local onde os comissários desportivos se reúnem para tomar decisões.
VIII – SALA DE CRONOMETRAGEM – local onde é feita a cronometragem do evento.
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, exceto na modalidade rally, provas de Arrancada e Drift.

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

CAPÍTULO IX – DOS 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 e 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 a concordância da CBA para os eventos em âmbito Nacional/Brasileiro; ou das respectivas FAUs para os eventos em âmbito estadual.

62.2.1 – As Provas, Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus agregados à denominação **BRASIL, BRASILEIRO OU NACIONAL** são de propriedade da CBA e poderão ser promovidos por empresas promotoras, desde que haja concordância e supervisão da CBA e sejam realizados no mínimo em 03 (três) FAUs.

62.2.2 – A concordância para a promoção por empresas promotoras de eventos interestaduais será da CBA ou FAUs participantes, de acordo com a propriedade deles.

62.3 – Para a realização de Campeonatos, Torneios, Copas ou Troféus nacionais, os mesmos deverão ser inscritos no Calendário da CBA, sujeito à cobrança de taxas previstas no regimento de taxas da Confederação Brasileira de Automobilismo.

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 locais onde se pretende realizá-las, pelos representantes da delegação de competência prevista neste Código.

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 em âmbito nacional e pelas respectivas FAUs quando em âmbito estadual.

62.5.1 – Nos eventos interestaduais, os regulamentos deverão ser homologados pela CBA e FAUs participantes, de acordo com a propriedade deles.

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 cindo 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 em relação ao estabelecido no correspondente regulamento, nos termos previstos neste Código.

SEÇÃO II – DOS CAMPEONATOS

Art. 63 – Os campeonatos são certames anuais organizados em modalidades desportivas, que poderão ser subdivididos por categorias, 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 obedecidas 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 estaduais poderão prever a realização de etapas em outros Estados, desde que haja concordância da respectiva FAU.

63.5 – 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, organizados em uma modalidade desportiva, que poderão ser subdivididos por categorias, 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. Não serão permitidos Adendos Desportivos aos Regulamentos com a finalidade de alterar o critério de pontuação, após a divulgação oficial do Regulamento.

65.1 - Na hipótese de o regulamento de uma competição permitir a participação de pilotos filiados em ASN's não pertencentes a CODASUR, eles não receberão pontos e não serão classificados, porém poderão participar do Pódio e terão direito aos prêmios.

65.2 - Na hipótese de o 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 ele.

65.3 - No caso de o regulamento de uma competição prever a atribuição de ponto(s) por pole-position, por melhor volta, por maior número de voltas na liderança, Power Stage ou ainda, por outra pontuação atribuída, e os pilotos/navegadores aos quais tiver sido atribuído esse(s) ponto(s) forem não classificados, excluídos ou desclassificados da prova/bateria, não haverá a atribuição deste(s) ponto(s) a nenhum piloto/navegador ao final dela.

65.4 – No caso de desclassificação de um piloto ou navegador a pontuação obtida na prova será automaticamente transferida para o piloto ou navegador, classificado a seguir e assim sucessivamente, salvo os pontos citados no artigo 65.2.

65.5 - No caso do regulamento de um certame ou prova não prever critério de desempate, este será estabelecido na seguinte ordem:

I – Maior número de pontos sem considerar os descartes;
II – Maior número de vitórias;
III – Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
IV – Melhor colocação na última prova;
V - Melhor colocação na última bateria.

65.6 - No caso do regulamento de um certame ou prova prever que pilotos convidados, ou participantes de parte das etapas programadas não marcarão pontos, os pontos obtidos por esses pilotos não serão computados para os demais participantes.

SEÇÃO V – DO DESCARTE

Art. 66 – O Regulamento dos campeonatos, torneios, copas ou troféus poderão prever ou não descartes. Se o Regulamento prever Descarte, não serão permitidos Adendos Desportivos com a finalidade de alterar o esquema de descarte, após a divulgação oficial do Regulamento.

66.1 – Caso o regulamento preveja descarte e seja omisso 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 e navegadores excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte no Campeonato em questão.
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 e o navegador se inscrevam na mesma para poder descartá-la.

CAPÍTULO X – DOS 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 projetos de Regulamentos Desportivos dos Campeonatos nacionais deverão ser protocolados na CBA, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data estabelecida para o início da competição, para posterior exame e homologação.

67.5.1 – Os projetos de Regulamentos Técnicos dos campeonatos nacionais deverão ser protocolados na CBA, para exame e homologação, com 60 (sessenta) dias de antecedência da data estabelecida para a primeira etapa do campeonato.

67.6 – Os projetos de Regulamentos de Torneios, Copas, Troféus e provas isoladas nacionais deverão ser protocolados na CBA, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data de sua realização, para posterior exame e homologação.

67.7 – Os regulamentos poderão possuir adendos.

67.8 – Os adendos aos regulamentos desportivos entrarão em vigor na dada da sua publicação.

67.8.1 – Os adendos aos regulamentos desportivos, não poderão alterar o número de provas nem o critério de pontuação.

67.9 – Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação, salvo se tratar de segurança, caso em que entrarão em vigor na data da publicação, devendo o C.T.D.N. ao expedir os adendos, qualificá-los com técnico de segurança.

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

SEÇÃO II – DOS REGULAMENTOS DESPORTIVOS

Art. 68 – Os Regulamentos Desportivos deverão conter essencialmente os seguintes itens, nesta 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 - Nos Campeonatos, Torneios, Copas, Troféus ou provas isoladas, deverão constar a indicação das entidades envolvidas FIA, CBA e FAU, bem como o Clube organizador ou a empresa promotora.
VII - Prazo, valores e critérios para inscrição.
VIII - Categoria de pilotos e navegadores 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/classificatório, warm-up e prova.
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 – informações sobre exame antidoping.
XXV - Outras informações consideradas pertinentes.

SEÇÃO III – DOS REGULAMENTOS TÉCNICOS

Art. 69 – Os Regulamentos Técnicos deverão conter essencialmente os seguintes itens, nesta ordem:
I - Nome do campeonato, torneio, copa, troféu ou prova isolada.
II - Indicação de que o Regulamento obedeça às normas do CDA e do CDI.
III - Indicação de que as suas alterações serão efetuadas através de Adendos e que os quais entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, salvo se tratar de questão de segurança, caso que entrarão em vigor na data da 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 promotor 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 até ao término das inscrições para circuitos ou percursos permanentes e/ou temporários e, nele, deverá constar o que se segue:

I - Nome da prova ou etapa de campeonatos, torneios, copas ou troféus.
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 – Nomes das autoridades desportivas:

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

VIII – Nomes das autoridades da prova, que correspondem aos seguintes oficiais de competição:

a) Comissários desportivos.
b) Diretor de prova.
c) Diretor Adjunto
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 equipe de sinalização com a nominata dos responsáveis.
XI - Informação sobre a equipe de segurança.
XII - Informação sobre a equipe de resgate e seu responsável.
Antes de iniciar a abertura da pista, deverá constar no Regulamento Particular da Prova (RPP), um horário para que o responsável pelo Resgate participe de uma reunião com o Diretor de Prova e Comissários Desportivos.
Esta reunião é obrigatória para todos os envolvidos e deverão ser tratados assuntos pertinentes ao resgate, assim como o posicionamento dos veículos de resgate rápido.
O responsável pelo Resgate deverá, obrigatoriamente, nominar todos os membros que irão atuar no Resgate.
Caso, na opinião do Diretor de Prova, o Resgate não tenha atuado satisfatoriamente, deverá relatar na Pasta de Prova, citando o Responsável.
Os temas tratados na reunião deverão estar relacionados em documento específico que deverá fazer parte da Pasta de Prova.

XIII - Informação sobre a assistência médica e seu responsável.
XIV – Descrição detalhada da competição programada:

a) Categoria e classe dos veículos admitidos.
b) Pilotos, navegadores 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) Sistema de largada, chegada e classificação.
g) Informações sobre entrada, velocidade admitida e saída dos boxes.
h) Informação sobre o funcionamento do resgate dos veículos.
i) Premiação.
j) Informações sobre reclamações.

XV – Informações sobre exame antidoping.
XVI - 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 dela, 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.

SEÇÃO V – DO REGULAMENTO ANTIDOPING

Art. 71 - O exame antidoping tem como objetivo proteger o direito fundamental de cada piloto de participar do esporte livre de doping, com a promoção da saúde, justiça, igualdade e segurança no automobilismo.

O exame antidoping reger-se-á pelas normas adotadas pela Federação Internacional de Automobilismo e pela legislação brasileira.

Em cada prova em que houver exame antidoping a quantidade de pilotos a fazer o teste, será definida pela autoridade competente presente no autódromo.

CAPÍTULO XI – DAS INSCRIÇÕES

SEÇÃO I – DA RESPONSABILIDADE COMUM DOS PORTADORES DE LICENÇA

Art. 72 – Os signatários da Ficha de Inscrição serão responsáveis pelos atos e omissões de seu(s) piloto(s), navegador (es), mecânico(s) e quaisquer pessoas ligados à sua equipe.

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES EM GERAL

Art. 73 – As inscrições em todos os eventos nacionais, interestaduais ou estaduais somente poderão ser feitas através da Ficha de Inscrição.

73.1 – 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.

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

73.3 – No ato da inscrição o piloto ou navegador deverá apresentar a Cédula Desportiva da CBA.
Para as categorias PNRR e NNRR, caso no ano corrente, ainda não tenha sido feito o seu cadastro junto a CBA, deverá fazê-lo seguindo os procedimentos normais.

73.4 – A inscrição de pilotos e navegadores estrangeiros somente poderá ser feita com autorização prévia da ASN de origem do Piloto, com a respectiva Cédula Desportiva da ASN, ou com a apresentação de licença internacional FIA.

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

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

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

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

SEÇÃO III – DA RECUSA DE INSCRIÇÃO

Art. 74 – A CBA e/ou FAU poderão se recusar a aceitar a inscrição de um piloto, navegador ou equipe, desde que justifique o motivo.

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

74.2 – Se uma taxa estiver prevista no regulamento, qualquer inscrição não acompanhada pela quitação dela será nula e sem valor.

SEÇÃO IV – DA DIVULGAÇÃO

Art. 75 – A data e hora de encerramento das inscrições deverão obrigatoriamente ser indicadas no regulamento particular.

75.1 – Os organizadores não poderão anunciar ou publicar, por ocasião da competição, o nome de um piloto, navegador ou equipe que não tenha a sua inscrição confirmada.

SEÇÃO V – DA RESERVA DE INSCRIÇÃO

Art. 76 – As inscrições poderão ser reservadas através de meio eletrônico de comunicação na condição de que, antes da hora limite fixada para o encerramento delas, sejam confirmadas e comprovado o pagamento da taxa fixada.

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

SEÇÃO VI – DAS INFORMAÇÕES FALSAS

Art. 77 – 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.

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

CAPÍTULO XII – DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

SEÇÃO I – DA RELAÇÃO DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

Art. 78 – Os Oficiais de Competição serão designados com a seguinte nomenclatura:

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/Auxiliar Técnico.
XIII - Cronometrista.
XIV - Secretário de Prova.
XV - Médico. ANEXO III
XVI – Piloto Consultor.

SEÇÃO II – DOS OFICIAIS INDISPENSÁVEIS PARA A DIREÇÃO DE UMA PROVA

Art. 79 – Em uma prova nacional, a composição dos oficiais indispensáveis, em detrimento das equipes de pista, deverá ser constituída de:

I - 3 (três) Comissários Desportivos, exceto no Rally de Regularidade, onde poderão ser 2 (dois).
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, exceto nas provas de Arrancada e Drift.
VI - 1 (um) Oficial de Cronometragem, exceto nas provas de Drift.
VII -1 (um) Secretário de Prova.
VIII - 1 (um) Médico Chefe. ANEXO III

SEÇÃO III – DA NOMEAÇÃO

Art.80 – Nas provas nacionais, pelo menos 2 (dois) comissários desportivos, o diretor de prova e pelo menos 1 (um) comissário técnico serão nomeados pelo presidente da correspondente comissão nacional da CBA, enquanto os demais poderão ser nomeados pela federação filiada responsável pelo automobilismo no local da realização da competição, mediante aprovação da CBA.

80.1 – Nos Campeonatos Brasileiros, por decisão única do Presidente do Conselho Técnico Desportivo Nacional, poderá possuir um Oficial da CBA além dos relacionados no Art.80.
Este Oficial será nomeado pelo Presidente do Conselho Técnico Desportivo Nacional, podendo inclusive, ser ele mesmo.
Sua função na prova, será o elo entre Pilotos e Direção de Prova. Sua indicação deverá constar no RPP da etapa.

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

SEÇÃO IV – DAS FUNÇÕES NÃO PERMITIDAS

Art. 81 – Nenhum oficial poderá, em uma prova, exercer outra função, senão aquela para a qual for designado.

81.1 - 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 técnico, diretor de prova, cronometrista e médico chefe.

81.2 - O oficial de competição estará estritamente proibido de competir em todos os eventos nos quais exercer função oficial.

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

81.4 – 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. 82– Os oficiais de competição poderão ser remunerados.

SEÇÃO VI – DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Art. 83 – Os comissários desportivos são os encarregados de julgar os atos e fatos desportivos e técnicos durante um evento. Para o julgamento, os comissários desportivos se valerão de:

I – Provas;
II – Depoimentos dos oficiais de competição;
III – Depoimentos dos envolvidos;
IV – Perícias (relatórios dos comissários técnicos e pilotos consultores);

83.1 - Os comissários desportivos poderão se valer de qualquer sistema de vídeo, imagem ou eletrônico que julgarem necessário para ajudar a tomada de decisão. Para tanto, é obrigatório que os Pilotos, Navegadores e/ou Equipes, disponibilizem quando solicitado, as imagens das Câmeras *onboard*, sempre que o regulamento da prova/campeonato assim dispor, sendo compulsória a manutenção dos arquivos digitais no Autódromo até que os Comissários Desportivos liberem todos os Participantes de tal encargo.

83.2 - Os comissários desportivos formarão um colegiado, designados pela CBA em provas nacionais ou pela FAU em provas estaduais, especialmente indicado no regulamento particular da prova.

83.3 – As decisões dos comissários desportivos serão tomadas por maioria dos votos.

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

83.5 – 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.

83.6 – Excepcionalmente no caso de um evento organizado diretamente por uma FAU, os Comissários Desportivos poderão acumular suas funções com a dos organizadores.

83.7 – Ao final da prova, os comissários desportivos deverão preencher, assinar e encaminhar à CBA ou FAU, conforme o âmbito do evento, relatório acompanhado dos documentos relativos a reclamações, exclusões, desclassificações e adicionando suas recomendações.

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

83.9 – As decisões dos Comissários Desportivos prevalecerão sobre os demais oficiais de competição, salvo comunicados técnicos dos Comissários Técnicos.

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

83.11 – Os comissários desportivos, com relação às provas para as quais estiverem designados, deverão:

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 – Verificar a documentação referente a inscrição dos pilotos / navegadores participantes.
V – Homologar a relação de pilotos / navegadores inscritos no evento.
VI - Autorizar nova largada em caso de empate.
VII - Autorizar a troca de pilotos, navegadores, quando previsto em regulamento.
VIII - Aceitar ou não as retificações propostas.
IX - Punir os participantes da prova, exceto com Suspensão e Desqualificação.
X - Decidir quanto a exclusões e/ou desclassificações.
XI - Realizar, se necessário, modificações na classificação.
XII - Impedir a participação de qualquer piloto, navegador, ou veículo, que considerem perigoso, ou que tenha sido sinalizado pelo diretor da prova como capaz de provocar perigo.
XIII - Excluir de uma determinada prova ou por todo o evento todo o piloto, navegador ou equipe que considerem, ou que lhes for avisado pelo diretor de prova, como não qualificados para tomarem parte ou ainda que julgarem culpados por conduta incorreta ou manobra fraudulenta, e exigir, caso o piloto, navegador ou equipe se recuse a obedecer à ordem do oficial responsável, que eles se retirem do local.
XIV - Adiar uma prova por razão de força maior, ou de segurança.
XV - 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.

XVI – 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 regulamentar de comissários desportivos.
XVII - Participar do briefing com pilotos, navegadores e chefes de equipes, sob o comando do diretor de prova.
XVIII – Receber a comunicação dos agentes responsáveis pelo exame antidoping, quando chegarem à praça desportiva em que se realizará o evento, em caráter reservado, que, procederão ao exame antidoping naquela oportunidade.
XIX - Reunir e protocolar todos os documentos / relatórios da prova, assim como todas as informações oficiais para estabelecer a classificação.
XX - Reunir, protocolar e numerar todos os documentos pertinentes a pasta de prova.
XXI - 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. 84 – 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 permanente contato com o presidente do colegiado dos comissários desportivos durante todo o transcorrer do evento, de modo a conseguir o melhor desenvolvimento possível das atividades.

84.1 – Para melhor desempenho de suas funções, o diretor de prova deverá se fazer assistir por adjuntos.

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

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

84.4 – São as seguintes as atribuições do diretor de prova:

I - Assegurar a ordem sobre o local da pista, através do contato do organizador e promotor com as autoridades civis e militares encarregadas de policiar e com a 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, posicionem-se 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 - Tomar a decisão de interromper a prova, aplicável a todos os campeonatos, torneio, copas ou troféus da CBA e FAUs.
XI - Receber as reclamações e remetê-las, sem retardo, aos comissários desportivos que decidirão o caminho a ser seguido.
XII - Comandar o briefing com pilotos, navegadores e chefes de equipes.
XIII - Reunir os relatórios dos cronometristas, comissários técnicos, controladores, comissários de pista, assim como todas as informações necessárias para estabelecer a classificação.
XIV - Preparar ou delegar ao secretário da prova, no que se refere às competições das quais estiver encarregado, a execução dos elementos do relatório e submetê-lo à aprovação dos comissários desportivos.
XV – Conferir os itens constantes no formulário do checklist e anexá-lo ao seu relatório.

SEÇÃO VIII – DO SECRETÁRIO DE PROVA

Art. 85 – O secretário de prova é o responsável pela organização do material da prova, pelas anotações pertinentes, atendendo ainda o seguinte:

I - Receber e organizar as inscrições da prova.
II – Preparar a relação dos inscritos.
III - Receber e encaminhar ao diretor de prova para providências as reclamações técnicas/desportivas, solicitações e outros.
IV - Providenciar a divulgação dos resultados constando os referidos horários.
V - Divulgar comunicados e penalizações aplicadas.
VI - Organizar a pasta da prova.
VII – Ser responsável pela guarda e envio dos documentos da pasta de prova.
VIII – Enviar, no prazo máximo de 72 horas, a pasta de prova para a CBA ou FAU.

SEÇÃO IX – DO SERVIÇO DE CRONOMETRAGEM

Art. 86 – 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 – As equipes de cronometragem deverão atender normas específicas para atuar em provas nacionais e internacionais realizadas no Brasil.
II - Ter conhecimento do presente Código e dos regulamentos, bem como acatar as decisões emanadas dos comissários desportivos e do diretor de prova.
III - Na abertura e no fechamento do evento, colocar-se à disposição do diretor de prova que lhes dará, se for preciso, as instruções necessárias.
IV - Dar a largada, se receber a ordem do diretor de prova para tal.

V - Registrar e informar, sob sua responsabilidade, o tempo/voltas obtido por cada competidor para cumprir a distância válida em treinos, tomada de tempo/classificação, warm-up ou provas.
VI - Preparar e assinar, sob sua responsabilidade, seus relatórios, de acordo com definição contida neste Código, e encaminhá-los ao diretor da prova.
VII - Informar os tempos ou resultados somente aos comissários desportivos ou ao diretor de prova, salvo no caso de instruções recebidas desses mesmos oficiais.
VIII - Registrar e informar por escrito aos Comissários Desportivos e Diretor de Prova os registros de excesso de velocidade no box (stints) mínimos e máximos, dupla bandeira quadriculada e qualquer outra medição que seja de responsabilidade técnica da equipe de cronometragem, descritas ou não nos Regulamentos das Categorias ou no RPP.

86.1 – 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.

86.1.1 – 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.

86.1.2 – Sempre que nos Regulamentos Desportivos dos Campeonatos Brasileiros determinarem o uso de "PHOTO FINISH", as equipes de cronometragem deverão disponibilizar o equipamento.

86.1.3 – Os "transpoders" deverão ser colocados em cada veículo, respeitando a mesma distância da extremidade frontal para que exista a homogeneidade neste procedimento.
Os "transpoders" deverão ser montados nos veículos na posição vertical com a sua face lateral obedecendo a um ângulo de 90 graus com a superfície da pista.

86.2 – 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.

86.3 – O descumprimento de quaisquer itens deste artigo implicará penalização e multa para o serviço de cronometragem e/ou contratante.

86.4 – A cronometragem somente poderá ser desativada após autorização expressa dos comissários desportivos.

SEÇÃO X – DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS

Art. 87 – Os comissários técnicos são os encarregados de todas as verificações concernentes às partes eletromecânicas e de segurança dos veículos.

87.1 – Quando o evento tiver a participação de mais de um comissário técnico, estes formarão um colegiado e será designado um representante para tratar dos assuntos com o colegiado dos comissários desportivos.

87.2 – 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 – Comunicar aos comissários desportivos a liberação dos veículos do parque fechado.
IV - Preparar e assinar, sob sua responsabilidade, os relatórios, remetê-los aos comissários desportivos para aprovação e anexá-los 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.

87.3 – 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/AUXILIARES TÉCNICOS

Art. 88 – Sempre que determinado pelos comissários técnicos, os vistoriadores/auxiliares técnicos serão encarregados da 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.

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

88.2 – Para o exercício de suas funções, os vistoriadores/auxiliares técnicos 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. 89 – Os oficiais de reabastecimento são encarregados de supervisionar as operações de abastecimento ou reabastecimento durante um evento, fazendo respeitar as prescrições dos Regulamentos da categoria e do regulamento particular da prova.

89.1 – 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 dele.

89.2 – Os vistoriadores também poderão exercer essas funções.

SEÇÃO XIII – DOS OFICIAIS DE BOX

Art. 90 – Os oficiais de box são responsáveis pelas atividades ocorridas durante um evento na área de boxes, fazendo respeitar as prescrições dos Regulamentos da categoria e do regulamento particular da prova.

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

90.2 – 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 dele.

90.3 – Os vistoriadores também poderão exercer essas funções.

SEÇÃO XIV – DOS OFICIAIS DE PISTA E DOS SINALIZADORES

Art. 91 – 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.

91.1 – Deverão possuir registro na CBA, e atender normas específicas para atuar em provas nacionais e internacionais realizadas no Brasil.

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

91.3 - O nome e contato do oficial responsável por cada posto de sinalização, deverá ser informado por escrito ao diretor de provas antes da primeira atividade de pista e deverá constar na pasta da prova.

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

91.5 – 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. 92 – 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 – Deverão atender normas específicas para atuar em provas nacionais e internacionais realizadas no Brasil.
II - Efetuar o resgate de veículos durante os treinos, tomada de tempo, mark-up e prova, de acordo com orientação emanada do diretor de prova.
III - Somente entrar em atuação após autorização do diretor de prova.
IV - Quando solicitado pelos comissários desportivos ou diretor de prova, participar do "briefing" com os pilotos, navegadores e chefes de equipe, orientando quanto aos procedimentos que serão adotados no resgate dos veículos.
V – Enviar ao diretor de prova, relatório das atividades executadas.
VI – De acordo com o inciso II, os pilotos deverão atender e facilitar o resgate de seu veículo sob pena de exclusão sumária da prova.

SEÇÃO XVI – DOS JUÍZES DE LARGADA E DE CHEGADA

Art. 93 – Um ou vários juízes de largada poderão ser convocados pelos comissários desportivos de uma prova.
93.1 – Os comissários desportivos, além de suas atribuições, poderão atuar como juízes de largada.

93.2 – 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.

93.3 – Não será admitida reclamação contra decisão de juiz de largada ou de chegada, relativa à questão da qual ele estiver encarregado.

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

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

93.6 – A utilização de aparelhos fotográficos, cinematográficos e de cronometragem por sensores, que objetivarem facilitar a decisão dos juízes, será admitida para esse efeito.

93.7 – 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.

SEÇÃO XVII – DOS PILOTOS CONSULTORES

Art. 94 – O Piloto Consultor prestará assessoramento aos comissários desportivos quando solicitado.

Sempre que houver a participação de um piloto consultor, este deverá ser indicado pela CBA/FAU.

CAPÍTULO XIII – DOS PROCEDIMENTOS DE PISTA

SEÇÃO I – DA SUPERVISÃO E INTERVENÇÃO DE PISTA

Art. 95 – A supervisão da pista será destinada a garantir as condições de segurança durante o desenrolar de toda a prova.

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

95.2 – A supervisão da pista compreenderá três áreas distintas:

I - Observação.
II - Sinalização.
III - Intervenção.

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

SEÇÃO II – DA ORGANIZAÇÃO E DA EXECUÇÃO

Art. 96– O Diretor de Prova designará um adjunto para organizar o Plano Operacional de todas as atividades esportivas.

96.1 - 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 (carro médico, ambulâncias, ambulatório e hospital de apoio).
IV - Combate a Incêndio.
V - Segurança destinada à proteção dos competidores, oficiais e públicos em geral.

96.2 - O Diretor da Prova deverá, em conjunto com seus adjuntos estabelecer, previamente, no Plano Operacional, como se farão as intervenções inclusive do Safety-Car conforme prescrito neste Código.

SEÇÃO III – DO PARQUE FECHADO

Art. 97 – Em todas as competições em que uma verificação técnica esteja prevista, deverá existir um parque fechado, onde os veículos que participem do evento possam ser recolhidos a qualquer momento conforme determinação dos comissários técnicos/desportivos, 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 previsto no regulamento particular implicará a aplicação de penalização ao competidor.
IV - Nenhum veículo poderá ser retirado do Parque Fechado sem autorização dos comissários desportivos.

97.1 – O regulamento particular especificará o local onde o parque fechado será instalado.

97.2 – Sempre que possível, o parque fechado deve ser situado próximo à linha de chegada.

97.3 – 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.

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

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

97.6 – 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" E DO "CARRO MÉDICO"

Art. 98 – 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 de alerta sobre o teto e deverá ser conduzido por um piloto portador de cédula de velocidade CBA, Graduação mínima PGC"A" dentro da validade e que tenha participado de treinamento ministrado pelo CTDN/CBA, podendo ser acompanhado de um observador capaz de reconhecer todos os veículos participantes da corrida e que deverá estar em contato permanente com o diretor de prova através de rádio.
V - Somente poderá haver um veículo Safety-car em atuação na pista.
VI - O Safety-car, com as luzes de alerta ligadas, poderá 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 e uma placa com as letras "SC", 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, andando 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 andar em velocidade reduzida, sem se ultrapassarem, até que alcancem à 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, salvo determinação diferente no regulamento particular da prova.
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 boxes 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 de alerta apagadas e retornar aos boxes ou local determinado pelo Diretor de Prova.
XVII - Isso significará o sinal para a retirada das bandeiras amarelas e as placas, dos postos de sinalização, desde que o último veículo da fila indiana tenha transposto cada um deles.
XVIII - Quando o Safety-car recolher para procedimento de relargada, todos os postos deverão ficar atentos a orientação do Diretor de Prova e, assim que o Diretor comandar, deverão recolher as bandeiras amarelas, a placa de SC e apresentar bandeira verde agitada. A partir deste momento, as ultrapassagens estão permitidas mesmo antes do cruzamento da linha de largada/chegada.
XIX - Cada volta coberta durante a intervenção do Safety-car será computada para a prova, salvo disposição contrária constante no regulamento da categoria.
XX – Durante a intervenção do Safety-car, fica vedada a entrada de veículos nos boxes com a finalidade de cumprir penalizações.
XXI - O Safety-car deverá estar equipado com componentes que ofereçam segurança aos seus ocupantes em caso de acidente.
XXII - O piloto do Safety-car e seu acompanhante deverão estar trajados da indumentária básica de piloto prevista neste Código.

XXIII - O promotor do evento é quem deverá providenciar o Safety-car, para ser usado durante o desenrolar das provas.

Art. - 98.1 - Nos Campeonatos/Copas e Provas sob a supervisão da CBA/FAU's, os veículos de intervenção médica devem ser fornecidos em todos os casos e adaptados à natureza do terreno. O número necessário de carros é determinado de acordo com o comprimento e a natureza da pista. Eles devem estar equipados para atender emergências.
O CARRO MÉDICO de intervenção médica deve ser capaz de acompanhar a 1ª volta de cada corrida.
O promotor do evento é quem deverá providenciar o CARRO MÉDICO para ser usado durante o desenrolar das provas.
O piloto do carro designado para acompanhar a primeira volta deve possuir Cédula Desportiva PGC"A" CBA, dentro do seu prazo de validade.
O pessoal médico deve ser treinado para o uso correto de todo o equipamento armazenado a bordo de um carro de intervenção médica.

Art. - 98.2 - Antes de iniciar a abertura da pista, deverá constar no Regulamento Particular da Prova (RPP), um horário para que o Piloto do Safety Car e o Piloto do Carro Médico participem de uma reunião com o Diretor de Prova e Comissários Desportivos.
Esta reunião é obrigatória para todos os envolvidos e deverão ser tratados assuntos pertinentes a função dos Pilotos, assim como o currículo deles no desempenho da função em outras provas.
Tanto o Piloto do Safety Car, assim como o Piloto do Carro Médico, deverá participar de um treinamento ministrado pelo CTDN/CBA. A critério do CTDN/CBA, esses Pilotos poderão receber uma cédula de Autoridade CBA citando sua função.
Os temas tratados na reunião deverão estar relacionados em documento específico que deverá fazer parte da Pasta de Prova.
O Diretor de Prova, assim como os Comissários Desportivos, poderá vetar a participação dos Pilotos, se julgarem necessário.

CAPÍTULO XIV – DA SINALIZAÇÃO

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

Art. 99 – O posto de controle da corrida será o centro de supervisão e de direção da prova; 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. 100 – 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 aos oficiais de competição que estiverem na pista.
III - Conjunto de bandeiras de sinalização.
IV - Placas de sinalização para identificar os pilotos, com uma quantidade de números suficiente para, quando necessário, apresentar-lhes uma sinalização específica.

SEÇÃO III – DA OPERAÇÃO

Art. 101 – 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. 102 – Os postos de sinalização deverão assegurar a supervisão da pista e sua área próxima.

102.1 - 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.

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

102.3 – 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. 103– Cada posto deverá ser equipado com:
I - Rádio transmissor/receptor equipado com fone de ouvido.
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 – Extintor de incêndio portátil de no mínimo seis quilos de PQS/ ABC (pó químico seco).
VII - Placas com os dizeres: "SC" (Safety-car).

Nos eventos/provas que possuam equipes de resgate, os itens **IV**, **V** e **VI** deverão fazer parte do equipamento do resgate.

SEÇÃO VI – DAS FUNÇÕES DOS OFICIAIS DOS POSTOS DE SINALIZAÇÃO

Art. 104 – O oficial responsável pelo posto de sinalização deverá orientar os demais oficiais que com ele estejam atuando, para:

I – Avisar aos pilotos, por meio de sinalização, de todos os perigos ou dificuldades que eles não possam prever.
II - Informar à Direção de Prova 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 – Informar à Direção de Prova a situação do seu setor de pista ou referência a obstáculos e eventuais poças de óleo.
V – Não trajar vestimentas coincidentes com as cores das bandeiras de sinalização.

SEÇÃO VII – DA SUPERVISÃO DE SINALIZAÇÃO DE PISTA

Art. 105 – No que concerne à supervisão de sinalização de pista, o diretor de prova ou seu adjunto e os oficiais dos postos de sinalização deverão, com o uso de bandeiras, garantir a segurança dos pilotos.

SEÇÃO VIII – DAS DIMENSÕES DAS BANDEIRAS

Art. 106 – 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. 107 – As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário em conformidade com as normas e procedimentos a seguir:

I – **Bandeira de largada**:
- **a)** Deverá ser a bandeira nacional ou quadriculada, nas cores da bandeira nacional ou ainda bandeira verde;
- **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 agitada;
- **b)** Indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao Pit Lane. Exceto Kart ou Campeonatos cujo Regulamento Desportivo determinar outro procedimento.
- **c)** Quando apresentada por decisão do diretor de prova, todos os postos de observação deverão apresentar essa bandeira.
- **d)** Deverá 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 automaticamente da cronometragem. O Piloto deverá se dirigir ao box em no máximo 3 (três) passagens pelo PSDP, contadas a partir da primeira apresentação da bandeira.

c) Se o piloto não obedecer ao comando da bandeira preta, dirigindo-se ao box no máximo em até três voltas, poderá ser excluído do evento, além da punição por multa.

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 deverá parar na volta seguinte, 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 em, no máximo, 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.

VII – Bandeira azul com "X" vermelho (KART):

a) Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número do kart;

b) Indicará que o piloto deverá ir imediatamente para o parque fechado pelo fato do líder da prova estar se aproximando em condições de ultrapassagem. Esta bandeira só será apresentada na prova/bateria final.

C) O Piloto que recebeu a bandeira, de acordo com o parágrafo acima fará jus a pontuação mesmo que não tenha completado 75% do tempo/voltas de prova.

107.1 - A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca, preta, preta com círculo laranja e azul com "X" vermelho, previstas nos incisos III, IV, V, 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. 108 – As bandeiras utilizadas pelos oficiais de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas.

108.1 - A apresentação de uma bandeira "agitada" reforçará e acentuará o seu significado.

108.2 – As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário, em conformidade com orientação do diretor de prova e obedecendo às normas e aos procedimentos a seguir:

I – Bandeira amarela:

a) Indica sinal de perigo. Um incidente ocorreu e a pista poderá estar obstruída: reduza a velocidade e fique preparado para de desviar de um 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 e retirada logo após, 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 agitada, 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 em conjunto com a bandeira amarela com listas vermelhas (falta de aderência).
m) Caso seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior à aquele 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 se deteriorou subitamente na zona posterior à bandeira.
c) A utilização mais frequente, 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 a existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar "aquaplanagem" ou, após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, informar que os pilotos passarão 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.

III – **Bandeira vermelha**:

a) Indica que a prova, o treino, a 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 imediatamente, e dirigir-se lentamente para o pitlane, exceto Kart ou Campeonatos cujo Regulamento Desportivo determinar outro procedimento.
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, início de uma sessão de treino ou largada e relargada, 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 agitada 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.

108.3 – 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 indicando sua intenção, ou por qualquer outro meio).
IV - A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).

108.4 - 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 contrapartida, 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.

108.5 – **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. 109 – 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 deles seja facilmente reconhecida.
IV - Um foco vermelho montado separadamente poderá ser previsto.
V - O foco vermelho único deverá ser acionado somente 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. 110 – 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. Caso haja a necessidade de adequar os faróis de largada, deverá ser providenciado pelo responsável do autódromo em conjunto com a empresa promotora.
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. 111– As placas utilizadas para o procedimento de largada serão as seguintes, 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, fluidos 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", junto aos veículos os auxiliares de partida externa e os pilotos.

V - 30 segs.– 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 segs.- Na retirada da placa será aceso o sinal vermelho.

CAPÍTULO XV – DAS COMPETIÇÕES E DO DESENVOLVIMENTO

SEÇÃO I – DOS TREINOS LIVRES

Art. 112 – Os treinos livres são destinados aos pilotos para se familiarizarem com a pista e, também, para que os preparadores efetuem ajustes aos seus veículos.

112.1 – 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 à direção de prova em funcionamento.

112.2 – 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.

112.3 – Nas provas de Rally, os treinos livres serão exclusivamente destinados ao reconhecimento do percurso, com pilotos e navegadores percorrendo 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 ao limite de velocidade estabelecido, salvo permissão expressa do regulamento particular da prova.

112.4 – 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.

112.4.1 – O intervalo previsto acima poderá ser de5 (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/TREINO CLASSIFICATÓRIO

Art. 113 – A tomada de tempo/treino classificatório é a forma de apuração dos participantes mais rápidos com vistas à formação do grid de largada.

113.1 – 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.

113.2 – O regulamento particular da prova definirá a formatação da tomada de tempo/treino classificatório 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.

113.3 – Sistemas que mesclem os critérios acima e subdivisões da forma da tomada de C poderão ser praticados desde que constem dos respectivos regulamentos particulares.

113.4 - 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.

113.5 – Poderá ser estabelecido, no regulamento particular, um tempo mínimo para que os veículos estejam habilitados a participar do "Grid" de largada.

113.6 – Durante a tomada de tempo/treino classificatório, 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.

113.7 – Em caso de bandeira vermelha durante a tomada de tempo/treino classificatório e um competidor necessitar de ajuda do resgate, deverá ser retirado da zona de perigo, porém não poderá retornar ao treino classificatório.

113.8 – É expressamente proibido o reabastecimento de combustível, durante a tomada de tempo/treino classificatório, exceto se o Regulamento da categoria ou Regulamento Particular da Prova dispuser de forma contraria.

SEÇÃO III – DO BRIEFING

Art. 114 – Briefing é uma reunião oficial comandada pelo diretor de prova, com a participação dos comissários desportivos, obrigatória para os pilotos, navegadores, e chefes de equipe quando convocados pelo diretor de prova, destinada a serem transmitidas informações quanto aos procedimentos que serão adotados exclusivamente à prova em questão.

114.1 – O Briefing poderá ser feito exclusivamente através de pauta escrita pelo Diretor de Prova.

114.2 – O Briefing é de exclusiva participação dos citados no caput deste artigo.

114.3 – A ausência não justificada e não aceita pelos comissários desportivos acarretará ao faltoso, multa nos termos deste Código.

114.4 – Assuntos relacionados com outras etapas do mesmo campeonato deverão ser registrados por escrito e entregues na secretaria de prova.

SEÇÃO IV – DO WARM UP

Art. 115 – Quando previsto no regulamento particular, poderá ser realizado antes do evento para que os competidores possam efetuar os acertos finais dos seus veículos.

SEÇÃO V – DA FORMAÇÃO DO GRID DE LARGADA

Art. 116 – Entende-se por Grid de Largada a ordem oficial de largada dos veículos para uma prova.

116.1 – A posição de largada dos veículos será determinada pela tomada dos tempos, ou por outros critérios estabelecidos no regulamento da categoria ou particular do evento. Caso não conste nos referidos regulamentos, deverá ser seguido os critérios conforme sequência abaixo:

I – Classificação no campeonato.
II– Em casos extremos, onde não houve a possibilidade da realização do Classificatório, a critério dos Comissários Desportivos, o Grid de Largada deverá ser estabelecido de acordo com o último Treino Livre oficial da etapa.
III – Classificação em baterias ou provas disputadas anteriormente.
IV – Sorteio.

116.1.1 – Os regulamentos das categorias deverão estabelecer um dos critérios acima para o caso da tomada de tempo não ser realizada por motivo climático ou de força maior.

116.1.2 – No caso de não haver previsão de critério alternativo no regulamento da categoria, a definição do grid de largada se fará conforme inciso I, II, III e IV do artigo 116.1, nesta ordem.

116.2– As provas ou baterias deverão ter um Grid mínimo de seis veículos, em condições de largar para que possa ser atribuída a pontuação para o campeonato ou torneio, exceto para o kart, rally e provas que tenham subdivisões de categorias, cujo regulamento específico definirá essa quantidade, devendo, contudo, ter no mínimo dois veículos no Grid em condição de largar, por categoria.

116.2.1 - Excepcionalmente nas provas estaduais, visando ao crescimento do esporte, as FAUs poderão autorizar a pontuação dos campeonatos com GRID inferior ao acima estabelecido.

116.3 – Depois da publicação do Grid, no caso de largada, o lugar de qualquer piloto que não se apresentar para a mesma permanecerá vazio e os outros competidores deverão manter suas posições no Grid, exceto se o regulamento particular dispuser ao contrário.

116.4 – 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 à sequência dos melhores tempos de todos os conjuntos.
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 foram penalizados em razão de alguma irregularidade.
III – Finalmente, observada a sequência 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 no final da formação do grid.

116.5 – Durante a volta de alinhamento para o grid de largada, os veículos não poderão cruzar a linha de largada.

116.6 – Qualquer infração, manobra ou atitude antidesportiva dos Pilotos durante a volta de alinhamento para o grid de largada será punida pelos Comissários Desportivos, com as penalizações previstas nesse Código.

SEÇÃO VI – DA LARGADA

Art. 117 - A largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a 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. Neste caso o "Pole Position" deverá ocupar a posição de largada do mesmo lado do traçado da primeira curva.

II - Parada – os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida.

117.1 – No regulamento particular de cada prova, deverá constar o tipo e o procedimento de largada, exceto para rally.

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

117.2 – Nas largadas lançadas, quando o safety-car deixar a pista, o Grid manterá a ordem, até que seja autorizada a largada.

117.3 – Em qualquer tipo de largada, a critério da Direção de Prova, e visando única e exclusivamente à segurança, a largada poderá ser dada com a intervenção do Safety-car.

117.4 – Em qualquer procedimento de largada, após o instante em que é dada a ordem de partida, as ultrapassagens estão permitidas.

117.5 – Os carros que não se apresentarem para a largada no tempo estabelecido poderão largar dos boxes, após a passagem do último carro do pelotão pela linha de saída deles.

117.6 – A sinalização para largada está definida nas seções XII e XIII do Capítulo XIV deste Código.

SEÇÃO VII – DA QUEIMA DE LARGADA

Art. 118 - 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.

118.1 – Nas largadas lançadas, será considerada como queima de largada o carro que se posicionar fora do alinhamento do pelotão ou acelerar antes da ordem de largar.

118.1.1 - Independente dos incidentes que possam ocorrer após a largada, a PRIORIEDADE de análise será a Queima de Largada, devendo ser informada a Equipe e Piloto infrator até o fechamento da 5ª volta, no máximo.

118.1.2 - Nos Campeonatos/Provas com largada lançada, em que os veículos possuam aquisição de dados ou câmeras "on board" e que fique comprovado que o Piloto acelerou antes do sinal de largada, a punição poderá ser imposta após a análise dos dados, porém até o fechamento da Pasta de Prova pelos Comissários Desportivos.

118.2 – 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 gastado para terminar a prova ou percurso, exceto Rally, que terá a penalização prevista no regulamento da categoria.
III - LARGADA DE PROVA DE KART – de acordo com o Regulamento Nacional Kart.
IV - LARGADA DE PROVA DE ARRANCADA – perda do tempo, sem direito a nova tentativa na bateria.

SEÇÃO VIII – DA LINHA DE LARGADA

Art. 119 – Para todas as provas, a linha de largada determina a abertura e fechamento das voltas.

119.1 - Para todas as provas esta linha definirá o número de voltas ou tempo de uma competição.

SEÇÃO IX – DA ULTRAPASSAGEM

Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:

I – Durante a atividade, um veículo que estiver na pista poderá usar toda a largura dela, demarcada por duas linhas brancas laterais. A pista inclui a largura das linhas brancas. As zebras e área de escape não fazem parte da pista.
II - Somente a pista poderá ser utilizada pelos pilotos durante o decorrer da atividade.
III - Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporário ou constantemente mais rápido, o piloto deverá respeitar o espaço conquistado pelo veículo mais rápido, de modo que fique a largura mínima de um veículo para a ultrapassagem.
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 delas, poderão ser "negociadas" pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitada a largura mínima de um veículo entre ele e a linha branca lateral.
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, na prova em percurso ou nas situações previstas no item 138.3 deste Código;
- **c)** Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo fique fora da prova, o causador 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 veículo tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção.
O piloto que defende a posição poderá voltar para a tangência da curva, caso não possua nem um outro veículo na lateral.
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, poderá ser penalizado a critério dos Comissários Desportivos com acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso, ou nas situações previstas no item 138.3 deste Código;
- **c)** Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo fique fora da prova, o causador poderá ser excluído.

XIII – Caso o veículo que estiver na frente escolha 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 esteja 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, poderá ser penalizado a critério dos Comissários Desportivos com acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso ou nas situações previstas no item 138.3 deste Código.
- **c)** Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo, fique fora da prova, o causador poderá ser excluído.

XV – Não será permitido a vários veículos andar 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 andarem 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 138.3 deste Código;
c) Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo fique fora da prova, o causador poderá ser excluído.

120.1 - A inobservância reincidente ou sistemática levará o transgressor a ser excluído pelos comissários desportivos.

120.2 - A penalização imposta aos pilotos que ignorarem a bandeira azul será igualmente aplicada àqueles que obstruírem uma parte da pista, e será mais severa no caso de obstrução sistemática, podendo ser, desde multa, até a exclusão.

120.3 - 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.

120.4 - A não utilização do circuito ou percurso, mencionado no regulamento particular, para encurtar caminho, anel externo, por exemplo, implicará em penalização a ser aplicada pelos comissários desportivos.

SEÇÃO X – DA PARADA DE UM VEÍCULO DURANTE A CORRIDA

Art. 121 – 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 ou outros oficiais retirá-lo para um 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, ao piloto, 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.

121.1 – Em provas de longa duração, quando previsto no regulamento particular da prova, o Diretor de Prova, a seu critério, poderá autorizar o resgate oficial da prova, a resgatar um veículo com o piloto na sua direção até os boxes, onde poderá ser reparado e retornar à prova.

121.1.1 – Na situação prevista no item acima, caso o veículo venha a funcionar quando estiver sendo rebocado e o resgate tenha como desligá-lo do rebocador com segurança, autorizado pelo Diretor da Prova, este poderá retornar à prova sem necessidade de se dirigir aos boxes.

SEÇÃO XI – DA ENTRADA DOS BOXES

Art. 122 – 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 em 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 e, a critério dos comissários desportivos, cruzar em qualquer direção a linha divisória da zona de desaceleração e a pista será terminantemente proibido.

122.1 – A zona de desaceleração será a demarcada na pista, exceto se o regulamento particular dispuser de forma diferente.

122.2 – A partir de um determinado ponto previsto no regulamento particular da prova, a velocidade deverá ser reduzida para o limite estabelecido.

122.2.1 – Caso o regulamento não estabeleça a velocidade máxima nos boxes ou outro procedimento, ela deverá ser de 60 (sessenta) km por hora.

122.2.2 – O controle de velocidade será efetuado entre a marcação existente no início dos boxes até a marcação na sua saída.

SEÇÃO XII – DO PIT STOP

Art. 123 – É expressamente proibido o reabastecimento durante uma prova, exceto se o regulamento da categoria ou particular da prova dispuser de forma contrária.

123.1 – 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, exceto para provas de rally.
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.

123.1.1 – Os demais serviços realizados no veículo durante o Pit Stop deverão atender o regulamento da categoria ou o regulamento particular da prova.

123.2 – O descumprimento dos procedimentos acima acarretará ao infrator a sumária exclusão da prova.

123.3 – No caso de o veículo, ao parar para o pit stop, ultrapassar a posição demarcada para tal, poderá ser empurrado apenas pelos mecânicos credenciados para seu atendimento até a posição onde poderá ser efetuado os procedimentos de pit stop.

123.4 – Caso o veículo, após o pit stop, apresente vazamento de combustível ou arranque com partes do equipamento conectadas ou presas em qualquer parte externa do veículo, 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 ele não oferece risco.

123.4.1 – O descumprimento da sinalização da direção de prova acarretará ao infrator a exclusão sumária da prova.

123.5 – O regulamento da categoria e o regulamento particular da prova poderão estabelecer regras complementares para o pit stop.

SEÇÃO XIII – DA INTERRUPÇÃO DE UMA PROVA

Art. 124 – Caso seja necessária a interrupção de uma prova, 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.

124.1 – 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 dirigidos para o Pit Lane, exceto Kart ou Campeonatos cujo Regulamento Desportivo determinar outro procedimento ficando bem claro que:

I – Os veículos estarão em regime de "parque fechado" e ninguém poderá tocá-los, sob pena de exclusão sumária.
II – Caso não haja relargada, a classificação da corrida será a da última volta completa precedente àquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.
III – Os veículos de socorro ou de serviço poderão estar circulando pela pista.

124.2 – Em caso de relargada, deverão ser observados os seguintes pontos:

I – Os veículos que se dirigiram ao Pit Lane, ou local definido no Regulamento Desportivo serão realinhados, nas posições que ocupavam na volta completa, precedente àquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.
II – Os pilotos que se dirigiram aos boxes deverão largar do mesmo, de acordo com as regras estabelecidas para largada.
III – Os pilotos que se dirigiram para o Pit Lane, ou local definido no Regulamento Desportivo, 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.

Os incisos **I, II e III**, citados acima, não se aplicam ao Kart ou Campeonatos cujo Regulamento Desportivo determinar outro procedimento.

124.3 – Após a interrupção de uma prova, estarão previstas as seguintes hipóteses:

I – Se menos de duas voltas tiverem sido completadas – 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 – se houver condições, a prova deverá ser reiniciada com os veículos realinhados em fila única e a relargada será feita com safety-Car, exceto kart.
Caso a largada da prova tenha sido dada com o safety-car e se faça necessário uma interrupção com bandeira vermelha, a largada será considerada cancelada, não sendo computados pontos. Se possível for uma nova largada será dada, descontando-se as voltas/tempo já concluídas sob procedimento do safety-car, passando a prova a ter um número de voltas ou o tempo menor.

III – Se mais de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completadas - a prova será considerada completada e não haverá nova largada, sendo a classificação final a verificada na conclusão 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. 125 – Caso seja possível se efetuar nova largada, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

125.1 – Para todas as situações de relargada:

- **a)** Os veículos serão realinhados de acordo com o artigo **124.2 I**, em fila única e a relargada será com safety-car, exceto Kart ou Campeonatos cujo Regulamento Desportivo determinar outro procedimento.
- **b)** Os pilotos deverão utilizar os mesmos veículos com que tiverem participado da primeira largada, desde que consigam, por seus próprios meios, levá-los ao Pit Lane caso contrário não poderão largar.
- **c)** Os veículos que tiverem se dirigido ao Pit Lane poderão ser levados de volta aos boxes, desde que empurrados, e com autorização dos comissários desportivos.
- **d)** Os veículos acidentados deverão ser vistoriados pelos comissários técnicos que decidirão se estão em condições de prosseguir na prova.
- **e)** Os veículos que forem recolhidos aos boxes para manutenção deverão relargar dos mesmos.
- **f)** Não serão admitidos veículos reserva, salvo o Regulamento do Campeonato permitir.
- **g)** Após a nova largada, a prova 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, as ultrapassagens estão permitidas.

SEÇÃO XV – DA SAÍDA DOS BOXES

Art. 126 – A saída dos boxes somente poderá acontecer quando houver sinalização luminosa ou bandeira, verde.

126.1 – O Piloto que entrar na pista com sinalização na saída dos boxes, indicando box fechado, ou bandeira vermelha sinalizando saída de box fechado, será sumariamente excluído do treino, tomada de tempo, warm-up. Se acontecer durante a prova ou bateria, o Piloto será punido com Drive-through.

126.2 – 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.

126.2.1 – 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.

126.3 – Na saída dos boxes, o piloto deverá observar a marcação da pista em sua totalidade.

126.3.1 – Caso o veículo ultrapasse a linha de demarcação da saída dos boxes, ele será penalizado com Drive-through, que poderá ser convertido em acréscimo de tempo nas situações previstas no item 138.3, inciso I e II deste Código.

SEÇÃO XVI – DA CHEGADA

Art. 127 – A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro carro o final da prova.

127.1 – Após o recebimento da bandeira de chegada, os veículos deverão ser conduzidos ao parque fechado.

127.1.1 – Se, por qualquer motivo, o sinal do final de corrida é dado antes que o carro líder complete o número programado de voltas, ou o tempo prescrito para esse número ser completado, a corrida será considerada finalizada quando o carro líder cruzar a linha pela última vez de acordo com os dados da cronometragem oficial.

127.1.2 – Caso a bandeira não seja apresentada por algum motivo, a prova/treino será considerada encerrada no tempo ou percurso previsto nos regulamentos das categorias.

127.1.3 – Nas etapas formadas por mais de uma prova/baterias, as penalidades aplicadas serão referentes apenas a prova/bateria em que houve a penalização.

SEÇÃO XVII – DA CLASSIFICAÇÃO FINAL

Art. 128 - Será válida, como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem, homologada pelos Comissários Desportivos.

128.1 – Para as provas de velocidade em circuitos, com a participação de diversas categorias, serão classificados apenas os veículos que percorrerem no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo/volta previsto, para o vencedor da categoria, independentemente da bandeira de chegada.

128.2 – Sempre que o número resultante não for inteiro (volta ou minuto), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

SEÇÃO XVIII – DO TEMPO DE PILOTAGEM

Art. 129 – O tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto será de três horas e trinta minutos para provas com menos de doze horas de duração, e de quatro horas para provas com doze ou mais horas de duração, exceto para provas de rally.
129.1 – O tempo mínimo de descanso deverá ser de uma hora.

129.2 – Julgando conveniente, o organizador poderá acrescentar ao regulamento particular da prova a condição de que, embora podendo ser realizada com tempo inferior a três horas e trinta minutos, haverá necessidade de troca de pilotos.

129.3 – Face ao tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto, as provas não poderão ultrapassar o tempo previsto no Art. 129, devendo ser encerradas ao ser atingidos os limites de três horas e trinta minutos.

129.4 - Após completar 75% do tempo/voltas previstos para a prova, em caso de força maior, o diretor de prova poderá encerrar a mesma com bandeira quadriculada.

SEÇÃO XIX – DO RESULTADO DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 130 – 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 e o navegador não perderão 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 e o navegador serão desclassificados da prova.
V – Se, durante a prova, o piloto, o navegador ou equipe optarem pela não utilização do objeto de análise previsto no inciso II acima, ou de outros itens lacrados, mesmo assim, deverão ser desclassificados, na hipótese de comprovação da irregularidade técnica em seu veículo, exceto se abrir mão da sua posição de largada.
VI – Todos os pilotos, navegadores 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, do navegador e equipe a conservação deles 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, o navegador 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 quando for realizada a vistoria, 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. 131 – 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.
131.1 – 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.

131.2 – O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas, os resultados obtidos serão inapeláveis, independentes de qualquer argumento.

131.3 – Caso o equipamento de pesagem utilizado seja em libras, o valor de equivalência utilizado será de 1 libra = 0,454 kg.

CAPÍTULO XVI – DAS PENALIZAÇÕES

SEÇÃO I – DAS INFRAÇÕES AOS REGULAMENTOS

Art. 132 – Qualquer piloto, navegador, organizador, promotor, oficial de competição, preparador, mecânico ou pessoa que cometer uma violação a este Código, ou qualquer condição ligada a uma permissão para organização de um evento automobilístico poderá ser penalizado conforme estabelecido neste capítulo.

132.1 - 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 atitude que tiver intencionalmente, como objetivo, inscrever ou fazer inscrever um veículo/piloto/navegador não qualificado.
IV - Todo procedimento fraudulento e 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, inclusive através de e-mails, mídias sociais, aplicativos de celular e outras mídias.
VI – A participação de piloto, navegador e equipes filiados/cadastrados à CBA/FAUs em provas ou campeonato não organizados ou supervisionados por elas.

132.2 - 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 deste Código.

132.3 - Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto, navegador ou do chefe de equipe, mecânicos, ajudantes e convidados do piloto ou navegador, implicarão na penalização para o piloto ou navegador responsável e/ou para o infrator.

132.4 - O piloto, o navegador ou a equipe que efetuar pagamento à CBA, à FAU/Clube, à Empresa Promotora de eventos e aos fornecedores oficiais do Campeonato/Prova, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, bem como sustar o pagamento dele, ou estar inadimplente com suas obrigações financeiras em relação às entidades mencionadas acima, terá sua Cédula Desportiva automaticamente suspensa, sem prejuízo de outras sanções.

132.5 – As decisões do colegiado dos comissários desportivos serão executadas imediatamente, não cabendo recurso, quando o motivo for problemas de segurança, irregularidade na inscrição de um competidor, ou exclusão da prova.

132.6 – Em se tratando de doping, as sanções previstas no regulamento definido 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. 133 – Poderão ser impostas as seguintes penalizações, em ordem crescente de gravidade:

I – Advertência Verbal;
II – Advertência Sinalizada;
III – Advertência Escrita;
IV – Multa;
V – Penalização em tempo, posições ou voltas;
VI – Não classificado (Rally);
VII – Exclusão;
VIII – Desclassificação;
IX – Penalização em pontos na Cédula Desportiva;
X– Suspensão;
XI – Desqualificação.

SEÇÃO III – DA ADVERTÊNCIA VERBAL

Art. 134 – A advertência verbal é a menor penalização aplicada com base no presente Código e não será registrada, entretanto será levada em consideração no caso de reincidência no desrespeito às regras contidas no presente Código.

SEÇÃO IV – DA ADVERTÊNCIA SINALIZADA

Art. 135 – A advertência sinalizada será aplicada durante um evento automobilístico com a apresentação da bandeira preta e branca prevista no presente Código e servirá para informar ao infrator que está sob observação, podendo ser punido com exclusão ou desclassificação em caso de reincidência.

SEÇÃO V – DA ADVERTÊNCIA ESCRITA

Art. 136 – A advertência escrita será registrada e servirá de agravante em caso de reincidência em desrespeito às regras contidas no presente Código.

SEÇÃO VI – DAS MULTAS

Art. 137 – As multas poderão ser aplicadas, pela CBA, pela FAU, pelos comissários desportivos e pela Justiça Desportiva, sem prejuízo de outras penalizações previstas conforme a tabela a seguir:

ITEM	INFRAÇÃO	QTDE DE UPS
1	Pilotar sem indumentária completa (capacete, macacão, 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 ao 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	30 a 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 (para piloto e equipe)	100 para cada
15	Não obedecer à sinalização por bandeira preta com círculo 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 ou de reconhecimento (Rally) no sentido inverso da pista 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 da FAU nos eventos	até 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)	até 100
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
26	Participar de prova interditada ou não autorizada pela CBA e / ou FAU	100
27	Negociação de promotor com autoridades municipais, estaduais ou federais, com relação à realização de eventos automobilísticos, sem a presença de representantes ou autorização da CBA e/ou FAUs	250
28	Desativação do serviço de cronometragem sem a autorização dos comissários desportivos	10

137.1 – Os pilotos, navegadores e equipes serão responsáveis pelas multas impostas aos elementos de sua equipe e convidados.

137.2 - A pena de multa poderá ser aplicada em dobro, quando se referir a um reincidente específico.

137.3 - A pena de multa poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

137.4 - As multas não poderão exceder os valores determinados neste Código.

137.5 – As multas aplicadas aos Pilotos ou Equipes durante o evento deverão ser pagas imediatamente após o multado tomar ciência da mesma, sob pena de não poder continuar participando da prova.

137.6 – As multas aplicadas aos Pilotos ou Equipes 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 ou do Registro da Equipe até a sua liquidação.

137.7 – Para as multas pagas na secretaria da prova, será emitido um recibo provisório e, posteriormente, a CBA ou a FAU emitirá o recibo definitivo de pagamento.

137.8 – As multas reverterão para a CBA nas provas nacionais e para as FAUs nas provas interestaduais e estaduais, sendo terminantemente vedada a sua reversão para qualquer outra entidade.

137.9 – Nos Eventos Brasileiros ou Estaduais, com divulgação/transmissão pela mídia, mídia eletrônica, televisão etc. as multas citadas nos itens 21 e 23 serão aplicadas na sua integralidade.

SEÇÃO VII - DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO OU VOLTAS

Art. 138- As penalizações em tempo serão aplicadas durante um evento, ou ao seu final, podendo 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 mínimo5 (cinco) segundos ou no tempo definido no regulamento desportivo do campeonato, ou no RPP da prova.
IV – Acréscimo de tempo – Sempre que não houver a possibilidade da penalização ser aplicada durante a prova.

138.1 – A forma da aplicação da penalização em tempo deverá constar do regulamento da categoria.

138.2 – O cumprimento das penalizações, previstas nos incisos I a III acima, não poderá ocorrer durante a intervenção do Safety-car.

138.3 - A aplicação e comunicação das penalizações em tempo deverão obedecer ao que segue:

I - Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem.
No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue:

a) Se a pena inicial for advertência, o Piloto já larga advertido;
b) Se a pena inicial for "Drive Through", o Piloto perderá 10 posições no Grid de largada;
c) Se a pena inicial for Exclusão, o Piloto será suspenso por uma prova, no mesmo campeonato.

II – Quando a decisão em aplicar a penalização com Drive-through ou Stop and G0 ocorrer nas três últimas voltas da prova ou da bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima.
III – Quando a decisão em aplicar a penalização com Time Penalty ocorrer nas três últimas voltas da prova ou da bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima, acrescida do tempo previsto para o Time Penalty.
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, exceto nas provas, quando será admitida a perda de posições no grid de largada, se assim estabelecer o regulamento da categoria.

VII – Caso o Piloto/Equipe venha a recorrer ao STJD/CBA, de uma pena imposta de acordo com o Inciso I, letras a, b, c, II, III e VII, e o STJD confirmar a pena imposta, esta será dobrada e deverá ser cumprida em até duas etapas subsequentes do mesmo Campeonato em que foi aplicada.
Se a pena não puder ser cumprida no próprio campeonato, deverá sê-lo no primeiro torneio ou campeonato que o piloto vier a participar.

138.4 – Nas provas em percurso, a penalização em tempo poderá ser superior a 20 (vinte) segundos, desde que conste no regulamento da categoria ou no RPP da prova.

138.5 – Nas provas de Kart, a penalização em tempo, será de no mínimo 5 (cinco) segundos.

SEÇÃO VIII – DA EXCLUSÃO

Art. 139 – A exclusão será aplicada pelos comissários desportivos durante o transcurso de uma ou mais provas dentro de um mesmo evento e será sempre irrecorrível.

139.1 – A exclusão impedirá o veículo, o piloto, navegador e equipe penalizada de tomar parte ou continuar tomando parte de uma ou de várias fases de uma prova.

139.2 – A exclusão implicará, em todos os casos, na perda da taxa de inscrição.

139.3 – A exclusão acarretará a aplicação de multa.

139.4 – A exclusão poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

139.5 – No Rally, a exclusão poderá ser aplicada aos Pilotos/Navegadores, que não cumprirem os tempos previstos no Livro de Bordo ao final de cada Prova Especial, ou controle no Parque de Manutenção.

SEÇÃO IX – DA DESCLASSIFICAÇÃO

Art. 140– A desclassificação será aplicada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.

140.1 – A desclassificação implicará em todos os casos na perda da taxa de inscrição.

140.2 - A desclassificação, conforme a gravidade da causa que a motivou, poderá acarretar aplicação de multa.

140.3 - Essa penalização será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

140.4 – A desclassificação por motivo desportivo somente poderá ser aplicada após a convocação do piloto, navegador ou chefe de equipe, de modo que faça valer o seu direito de ampla defesa, não havendo necessidade em caso de irregularidade técnica.

140.4.1 – A convocação poderá ser feita por todos os meios disponíveis, inclusive pelo serviço de som.

140.4.2 – Caso os convocados não compareçam após decorridos 15 (quinze) minutos, a penalização deverá ser aplicada e ausência registrada na decisão.

SEÇÃO X – DA PENALIZAÇÃO EM PONTOS NA CÉDULA DESPORTIVA

Art. 141 – Durante as provas/corridas, os pilotos poderão receber pontos punitivos que serão registrados em sua matrícula na CBA.
Será aplicada a suspensão por 30 (trinta) dias ao Piloto que atingir o limite máximo de 22 (vinte dois) pontos durante a validade da sua Cédula.
Se o Piloto atingir o limite de 22 (vinte e dois) pontos e a pena de suspensão for aplicada, a contagem de pontos será iniciado novamente.

Deverá ser observado os seguintes critérios:

I – As penalizações de Drive-Through, Stop and GO, Time Penalty e advertência verbal não estão sujeitas à pontuação e nem dão margem a quaisquer recursos.
II – As penalizações em tempo durante a prova ou aplicadas ao final da mesma - 2 (dois) pontos;
III – Advertência por bandeira ou escrita – 2 (dois) pontos;
IV - Exclusão ou desclassificação desportiva– 5 (cinco) pontos.
V –Ausência do Briefing – 1 (hum) ponto.

141.1 – No caso de um veículo estar sendo pilotado por dois ou mais pilotos, as punições Desportivas serão aplicadas a todos os pilotos do veículo, porém, os pontos punitivos serão aplicados apenas para o Piloto que cometeu a infração.

141.2 – As FAUs deverão informar eletronicamente à CBA a ocorrência de penalizações com atribuição de pontos na forma acima, ocorridas nos eventos sob sua supervisão, para acompanhamento da pontuação de cada participante em eventos automobilísticos.

SEÇÃO XI – DA SUSPENSÃO

Art. 142 – A suspensão somente poderá ser imposta pela CBA, pela FAU, pela Comissão Disciplinar ou pelo Tribunal Desportivo, observadas suas competências, em virtude de uma infração técnica ou desportiva, ou ser automática ou decorrente de pontuação na matrícula.

142.1 – A pena de suspensão impedirá o acesso do punido nas áreas técnico/desportiva dos eventos automobilísticos.

142.2 - 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 nacional;
b) **Por prova de campeonato, torneio, copa/troféu** – quando o punido perderá o direito de tomar parte a qualquer título, nas competições desse campeonato, torneio, copa/troféu, podendo, entretanto, participar de outros eventos.

142.3 - Caso a CBA decida que a penalização deva ser aplicável internacionalmente também, ela deverá notificar a secretaria da FIA, para as providências necessárias.

142.4 - A pena de suspensão não poderá ser superior à prevista em legislação específica em vigor, e a suspensão por provas não poderá implicar o impedimento da participação de todas as provas válidas por um campeonato, torneio, copa ou troféu.

142.5 – Será assegurado às pessoas às quais for aplicada a pena de suspensão, ter conhecimento dos motivos que causaram a sua aplicação.

SEÇÃO XII – DA DESQUALIFICAÇÃO

Art. 143 – A desqualificação somente poderá ser imposta pela CBA, após decisão definitiva da justiça desportiva e implicará a perda do direito do punido, de tomar parte, a qualquer título, de toda competição organizada, seja em âmbito estadual, nacional e internacional.

143.1 – 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 XIII – DA PERDA DE PRÊMIOS

Art. 144 – Os penalizados com exclusão ou desclassificação perderão o direito ao recebimento do prêmio previsto no regulamento da categoria.

SEÇÃO XIV – DAS MODIFICAÇÕES DA CLASSIFICAÇÃO E DOS PRÊMIOS

Art. 145 – No caso de desclassificação, os comissários desportivos deverão indicar as modificações resultantes da penalização de desclassificação aplicada, na classificação e nos prêmios.

SEÇÃO XV – DA PUBLICAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES

Art. 146 – A CBA ou a FAU têm 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 delas.

146.1 – Sem prejuízo do direito de recurso ou apelação, as pessoas físicas ou jurídicas, citadas nas publicações não poderão, sob pena de desqualificação, fazer uso dessas publicações para acionar os poderes judiciários contra a CBA, a FAU ou qualquer pessoa que tenha mandado fazer as referidas publicações.

146.2 - Os punidos deverão ser informados, por escrito, das penalizações a eles impostas pelos Comissários Desportivos ou CTDN, dando ciência no documento recebido.

SEÇÃO XVI – DA REVISÃO DAS PENALIZAÇÕES

Art. 147 – A CBA e a FAU têm o direito de revisar a pena de suspensão que resta a ser cumprida, entretanto somente a CBA poderá reconsiderar a desqualificação, nas condições que ela própria determinar.

CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES

SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO

Art. 148 – As reclamações desportivas serão impetradas por piloto ou equipe contra participantes da mesma prova e categoria, exceto no rally e provas que agreguem mais de uma categoria.

148.1 - As reclamações técnicas serão impetradas por piloto ou equipe contra participantes da mesma prova e categoria.

148.2 – A apresentação da caução é condição de admissibilidade para o recebimento da reclamação e o depósito deverá ser realizado dentro do prazo de apresentação da reclamação.

148.3 – A reclamação deverá indicar o piloto, navegador, ou equipe contra a qual está sendo impetrada a reclamação.

148.4 – Desportivamente, somente serão aceitas reclamações por pilotos, navegadores ou equipes, envolvidas diretamente no incidente ou acidente que der causa à reclamação.

148.5 – Um piloto, navegador ou equipe que desejar reclamar contra mais de um competidor da mesma categoria que a sua, terá de apresentar tantas reclamações quanto os competidores implicados na ação.

SEÇÃO II – DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO

Art. 149 – Toda reclamação deverá ser feita por escrito e preferencialmente em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, acompanhada de uma caução conforme determinado neste capítulo. Deverá constar na reclamação os dados bancários para eventual devolução do valor da caução, caso seja julgada procedente.

149.1 - A caução depositada será devolvida caso a reclamação seja considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU. O Deposito da caução deverá ser realizado, prioritariamente no Banco Bradesco, Agência: 00814, Conta corrente nº: 0490922-4, CNPJ PIX: 00.108.522/0001-01, Razão Social: Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA
Em não havendo disponibilidade eletrônica, poderá ser em cheque, nominal a Confederação Brasileira de Automobilismo.

SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

Art. 150– 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.

150.1 - 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. 151 – As reclamações obedecerão aos seguintes prazos:

I - Contra a inscrição de piloto, navegador ou equipe – deverá ser apresentada até 30 (trinta) minutos antes do início do treino classificatório.
II - Reclamações técnicas e desportivas – deverão ser apresentadas até 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados pela secretaria de prova do evento.

SEÇÃO V – DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

Art. 152 – Toda reclamação será obrigatoriamente recebida 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. 153 – As reclamações desportivas e técnicas deverão ser acompanhadas de uma caução, conforme valores e destinação abaixo:

I - RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS

- **a)** Caução de 50% do valor da inscrição da prova, porém não poderá ser inferior a 2,5 (duas e meia) UP's 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) UP's por reclamação apresentada;
- **b)** Caução de 2,5 (duas e meia) UP's por item reclamado;
- **c)** Quando julgada procedente, os valores caucionados acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 5 (cinco) UP's 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.

153.1 – 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 arcar com todas as despesas geradas para realização dos mesmos, não se limitando apenas pelas despesas dos exames técnicos, mas também toda e qualquer despesa oriunda do procedimento como: honorários técnicos, honorários periciais, transporte, diária de armazenamento dos itens em questão e seguro, se for o caso;

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 a 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. 154 – 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.

154.1 – Os interessados deverão ser convocados em sequência e poderão ser acompanhados de testemunhas.

154.2 – Os comissários desportivos deverão assegurar que os interessados sejam convocados.

154.3 – Em função da ausência de um interessado ou de testemunhas, o julgamento será feito à revelia.

154.4 – 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 ele será realizado.

154.5 – Os prêmios conquistados por um piloto, navegador ou equipe, que estiverem sob reclamação não serão entregues até ser solucionada definitivamente esta reclamação.

SEÇÃO VIII – DA DECISÃO

Art. 155 - Todos os interessados deverão obrigatoriamente se submeter às decisões tomadas pelos comissários desportivos, salvo no caso de recurso previsto no presente Código.

CAPÍTULO XVIII – DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

SEÇÃO I – DO DIREITO DE RECURSO

Art. 156 – Os recursos somente poderão ser impetrados por pilotos, navegadores ou equipes da mesma prova e da mesma categoria, sem necessidade de caução.

156.1 – 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. 157 – O recurso deverá ser apresentado por escrito preferencialmente em formulário próprio junto à secretaria da prova.

SEÇÃO III – DO ENDEREÇAMENTO DO RECURSO

Art. 158 – O recurso deverá ser dirigido aos comissários desportivos, acompanhado das informações que forem julgadas necessárias.

SEÇÃO IV – DOS PRAZOS PARA RECURSO

Art. 159 – Os prazos para apresentação dos recursos obedecerão ao que segue:

I – Os recursos contra a distância anunciada para a prova deverão ser apresentados até 2 (duas) horas antes do fechamento das verificações técnicas.
II – Os recursos contra a composição das baterias deverão ser apresentados 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 de uma determinada competição, ou, ainda, contra a classificação para a largada e do resultado da prova deverão ser apresentados, não ultrapassando 30 (trinta) minutos após a publicação do respectivo resultado pela secretaria de prova do evento.
IV – Os recursos contra uma decisão tomada pelos Comissários Desportivos ou Técnicos deverão ser apresentados até 30 (trinta) minutos após sua notificação.

159.1 – 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.

159.2 – A publicação oficial da classificação deverá preceder pelo menos 30 (trinta) minutos antes da distribuição dos prêmios.

SEÇÃO V – DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS

Art. 160 – 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 – A penalização de exclusão.
IV - A penalização de "Drive-Through".
V - A penalização de "Stop and Go".
VI – A penalização de "Time-Penalty.
VII -Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos.

CAPÍTULO XIX – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS

SEÇÃO I – DA JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 161 – Os Tribunais de Justiça Desportiva – TJD, em âmbito estadual, e o Superior Tribunal de Justiça Desportiva – STJD, em âmbito interestadual e nacional, são os órgãos da Justiça Desportiva, responsáveis por julgar as causas concernentes às competições desportivas.

161.1 – O TJD e o STJD constituirão Comissões Disciplinares que julgarão, em primeira instância, os recursos impetrados junto aos mesmos.

161.2 – Nos eventos em que houver necessidade de julgamento imediato quanto a recursos contra decisão dos comissários desportivos, poderá ser formada uma comissão disciplinar específica, composta, por no mínimo 5 (cinco) membros, nomeada pelo STJD ou TJD conforme o âmbito da prova, com finalidade única e exclusiva de julgar esses eventuais recursos.

SEÇÃO II – DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR DO TJD OU STJD - CABIMENTO

Art. 162 – Contra as decisões dos comissários desportivos, esgotados os termos previstos no Capítulo anterior, o piloto, navegador ou equipe poderão interpor recurso à Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD, no caso de provas interestaduais e nacionais e do Tribunal de Justiça Desportiva - TJD, no caso de provas estaduais.

162.1 – 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.

162.1.1 – A comunicação de intenção de recurso disposta no item anterior, deverá vir acompanhada do pagamento de uma caução no importe de 30% (trinta por cento) da taxa recursal regulamentada pelo STJD, conforme regimento de custas e taxas em vigor. Não interposto o recurso, a caução não será devolvida.

SEÇÃO III – DA APRESENTAÇÃO DO RECURSO À COMISSÃO DISCIPLINAR

Art. 163 – 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.

163.1 – No caso da FAU, que não tiver publicado regimento de taxas do TJD da sua localidade, elas corresponderão aos valores estabelecidos pelo STJD.

163.2 – 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. 164 – O prazo para a apresentação de recurso perante a Comissão Disciplinar é de 3 (três) dias corridos, 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 – DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSO VOLUNTÁRIO AO PLENO DO TJD OU STJD

Art. 165 – Das decisões das Comissões Disciplinares caberá Recurso Voluntário ao TJD, em competições de âmbito estadual, e ao STJD em competições de âmbito interestadual ou nacional, nos prazos e forma estabelecidos pelo Código Brasileiro de Justiça Desportiva CBJD.

165.1 – Também caberá Recurso Voluntário ao STJD das decisões dos TJDs, nos termos da legislação em vigor.

165.2 – As condições para apresentação de recurso junto aos TJDs e STJD estão prescritas nos respectivos Regimentos Internos, bem como ao pagamento das taxas previstas.

CAPÍTULO XX – DOS DOCUMENTOS OFICIAIS

SEÇÃO I – DA PASTA DA PROVA

Art. 166 – Toda prova dará lugar ao estabelecimento de documentos oficiais que comporão a Pasta de Prova, que poderá ser **impressa ou eletrônica (virtual)** 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, dos navegadores no briefing, bem como os relatórios finais.
III - Cronometragem – Todos os relatórios da cronometragem, como resultados de volta a volta, stints e outros de treinos livres, tomada de tempo/Classificatório, 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.
V – Ata do exame antidoping.

166.1 – Quando se tratar de uma prova no âmbito nacional ou interestadual e a Pasta de Prova for impressa, a pasta deverá ser feita em 2 (duas) 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.

166.2 – A remessa da pasta de prova à CBA, quando for impressa deverá ser feita pela secretaria da FAU da localidade onde o evento for realizado, no prazo máximo de 24 horas, através de serviço dos correios.
O Presidente da Comissão da modalidade poderá solicitar que a pasta de prova seja enviada à CBA através do Comissário Desportivo que a estiver representando.

166.3 – Quando se tratar de uma prova de âmbito estadual, a pasta de prova, se impressa, deverá ser feita em tantas vias quantas a FAU julgar necessário.

166.4 – Nas competições em que a Pasta de Prova for eletrônica (virtual), deverá atender procedimento específico, cujo programa será fornecido pelo CTDN/CBA.

SEÇÃO II – DOS RELATÓRIOS

Art. 167 – 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.
V – Relatório Médico – indica as condições do atendimento médico do evento e após preenchido, deverá ser entregue ao diretor de prova antes do início do evento.

167.1 – 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 de pesagem etc.

167.2 – Nas provas de kart, o relatório de pesagem é obrigatório.

167.3 – Os relatórios deverão conter obrigatoriamente:

I - Identificação da prova, campeonato, torneio ou copa/troféu e data de realização.
II - Local, data e hora da emissão.
III - Assinaturas dos oficiais que o emitiram.

SEÇÃO III – DAS DECISÕES DOS COMISSÁRIOS

Art. 168 – As decisões serão emitidas pelos comissários desportivos, em formulário próprio e deverão:

I - Ter redação clara e precisa, com a descrição minuciosa dos fatos e com a indicação do amparo deste Código, regulamento da categoria ou regulamento particular.
II - Conter a assinatura de pelo menos 3 (três) comissários desportivos em provas nacionais e de pelo menos 2 (dois) em provas regionais.
III - Conter local, data e hora de emissão.
IV - Ser emitida em tantas vias quantas necessárias, observando que a via a ser arquivada deverá conter a assinatura de quem for intimado, se for o caso.

CAPÍTULO XXI – DA PROPAGANDA

Art. 169 – 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.

169.1 – É de responsabilidade dos promotores o cumprimento do determinado no caput deste artigo.

169.2 – 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.

169.3 – É proibida qualquer propaganda ou divulgação envolvendo racismo e política.

169.4 – 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.

169.5 – 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 – DOS TERMOS TÉCNICOS

Art. 170 – 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 – DO REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS – ANEXO IV

Art. 171 – O regimento de custas e taxas da CBA está composto pelo Anexo IV do presente Código.

171.1 – 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 – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 172 – Compõem este Código os seguintes anexos:

I – Termos Técnicos
II – Número de Veículos Admitidos
III – Serviço Médico
IV – Regimento de Taxas

Art. 173 – O presente Código foi elaborado pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

173.1 – Fica expressamente proibida a utilização, total ou parcial, das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências, contidas no presente Código, em competições que não tenham a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA ou de suas filiadas.

Art. 174 – Inicia-se a vigência desse Código em 1º de janeiro de 2025, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025
ANEXO I
TERMOS TÉCNICOS

Estes são os termos técnicos adotados oficialmente pela CBA na supervisão das provas automobilísticas realizadas no território nacional:

ADIÇÃO DE MATERIAL: Será considerado como adição de material, todo e qualquer material que, por meio de qualquer processo, for adicionado a qualquer componente, peça ou sistema, regulamentada originalmente pelo fabricante deles.

AJUSTE: É todo processo mecânico ou não mecânico, que promova a compatibilização entre dois ou mais componentes entre si. O conceito de combinação de componentes mecânicos também é válido para efeito de regulamentação.

APLAINAMENTO: É qualquer processo mecânico de retirada ou adição de material, que torna uma superfície plana.

ATUADOR – Dispositivo de acionamento elétrico, hidráulico ou pneumático que promove uma ação mecânica especifica a partir de um estímulo eletrônico ou mecânico.

ARRUELA: É um componente mecânico auxiliar para fixação e travamento dos componentes, peças ou sistemas, através de parafusos, porcas e outros meios de fixação, que objetiva ainda evitar o desgaste das superfícies unidas. A arruela poderá ser adquirida no mercado, ou fabricada especialmente para o uso específico de fixação, normatizado por qualquer tópico dos regulamentos das categorias.

AUXÍLIO EXTERNO: Qualquer ação de ajuda a um concorrente ou a uma dupla de concorrentes no caso do rally, efetuada por qualquer outra pessoa, que não sejam os oficiais de competição, com ou sem a utilização de algum equipamento, seja para empurrar ou para rebocar o veículo, para reparar qualquer uma de suas partes, para trocar ou inflar pneus, ou ainda para fazer com que seu motor funcione, fora do(s) local(is) previsto(s) no regulamento particular da competição.

BALANCEAMENTO: Será considerado como processo de balanceamento de qualquer componente, peça ou sistema, o equilíbrio em relação ao baricentro ou o centro de massas, ou o centro de movimentos da peça, componente ou sistema. De acordo com o regulamento da categoria, o balanceamento poderá ser efetuado por processos de retirada ou adição de material, sem que isso resulte em modificações no projeto original do fabricante.

CALÇO: É considerado como calço, todo e qualquer material, peça ou componente montado entre dois ou mais componentes, que tenha por objetivo a modificação de alturas, o aumento de resistência, o ajuste de planicidade, ou o ajuste de montagem. A colocação de qualquer calço que não esteja previsto pelo fabricante original, somente poderá ser efetuada se houver deliberação explícita no regulamento da categoria.

CILINDRADA: É o deslocamento total dos pistões dentro dos cilindros. Deverá ser medida em função do diâmetro do cilindro, curso do pistão e o número dos cilindros do motor (PI X diâmetro ao quadrado, dividido por quatro X curso do pistão X número de cilindros). Em qualquer cálculo de cilindrada, o valor do número PI será 3,1416.

COMBURENTE: É o elemento físico-químico que entra em combustão com o combustível. Nos regulamentos de todas as categorias regidas pela CBA, o comburente será sempre o ar ambiente do local onde se desenvolver a prova, exceto naquelas em que o regulamento específico permita a utilização de outro elemento.

COMBUSTÍVEL: É o elemento físico-químico aprovado pelo regulamento da categoria que, em mistura com o comburente, provoca os fenômenos termodinâmicos dentro dos cilindros do motor do veículo, proporcionando movimentos e potência ao motor.

COMPARTIMENTO: É a definição de todo o volume existente entre certas medidas e limites regulamentados pelo fabricante original do veículo. Esses volumes poderão ser considerados diferentemente dos originais, caso o regulamento da categoria assim o delibere.

COMPONENTE: Parte elementar de um sistema.

COMPONENTE IMPORTADO: É todo componente, peça ou sistema originário de fabricantes estrangeiros. Caso o componente, peça ou sistema seja originário de fabricantes estrangeiros, e tenha sido montado em linha de produção normal de série dos fabricantes nacionais de veículos, e estiver sendo distribuído pela rede de concessionários da marca, ele será considerado nacional.

CUPILHA: É um componente mecânico auxiliar para travamento de parafusos, porcas etc. A cupilha poderá ser adquirida no mercado, ou fabricada a critério do preparador do veículo.

CURSO DO PISTÃO: É à distância percorrida pelo pistão dentro do cilindro do motor, desde o seu ponto morto superior, até o seu ponto morto inferior.

DIÂMETRO DO CILINDRO: É a medida máxima entre as bordas internas de um cilindro do motor. A medida do diâmetro do cilindro deverá ser efetuada na superfície de atrito dos anéis.

DIMENSÕES: São definidas como as medidas máximas e mínimas de qualquer componente, peça ou sistema, declaradas pelo fabricante original delas.

DISTÂNCIA ENTRE EIXOS: É a medida entre os eixos, tomada a partir dos centros deles, estando esses eixos num plano paralelo entre si.

DUPLICAÇÃO: É o processo de repetição de dois ou mais componentes, peças ou sistemas em um conjunto mecânico, ou não.

EFEITO AERODINÂMICO: É qualquer fenômeno físico provocado no veículo pela ação do ar em contato com o mesmo. O regulamento da categoria poderá liberar peças e componentes com fins específicos de provocar certos efeitos aerodinâmicos.

ENCAMISAMENTO: É o processo de adição de material num cilindro, ou substituição da camisa, para recuperação dele, fazendo com que ele possua novamente suas medidas "standar".

ENCRUAMENTO: É um processo mecânico que pode ser realizado a quente ou a frio, e que modifica a estrutura cristalina do material a ser encruado. O encruamento aumenta a dureza do material básico, incrementando suas tensões superficiais e resistência mecânica a fadiga.

ENGATE RÁPIDO: É qualquer sistema de união de componentes, peças ou sistemas, diferente do original, que permita a rápida montagem ou desmontagem dos mesmos.

EQUALIZAÇÃO: É o processo mecânico ou não, que torna iguais duas peças, componentes ou sistemas. Poderá ser complementado pela definição de ajuste.

EQUILÍBRIO: É qualquer processo mecânico ou não, que torna qualquer componente, peça ou sistema, compensado em relação às suas massas ou aos seus movimentos e aos seus objetivos.

ESTANQUE: É todo o volume completamente vedado em relação a outro volume. Poderá ser considerado também estanque qualquer vedação entre fluidos compressíveis e incompressíveis.

FLANGE: É um componente mecânico fabricado com material aprovado no regulamento da categoria, que tem como objetivo principal, a união entre duas ou mais peças, componentes ou sistemas.

GEOMETRIA DE DIREÇÃO: É considerada como os ângulos e planos formados em relação aos pontos de fixação dos componentes e peças em movimento máximo e mínimo, do sistema de direção do veículo no seu projeto original.

HABITÁCULO: É o volume interno do veículo ocupado pelo piloto. Para efeito de regulamentação, será considerado habitáculo, o volume ocupado originalmente pelos motoristas e passageiros do veículo, como disponível no mercado e homologado pela CBA.

HOMOLOGAÇÃO: É a autorização fornecida pela FIA/CBA, para o uso e/ou participação em competições. A homologação poderá ser concedida para veículos, equipes, peças, componentes e sistemas em geral. Veículos, peças, componentes e sistemas em geral não poderão sofrer, em nenhuma hipótese, qualquer "trabalho" ou "retrabalho", nem quaisquer tipos de ajuste para o assentamento ou o encaixe em outras peças, componentes e sistemas em geral, salvo autorizado em seus regulamentos.

INDUMENTÁRIA: É todo equipamento de segurança pessoal do piloto, compreende no mínimo: macacão, luvas, capacete, balaclava, sapatilhas.
Os regulamentos dos campeonatos, poderão relacionar equipamentos adicionais.

INTERCAMBIÁVEL: É todo sistema, componente ou peça que possa ser montado ou substituído no veículo, sem qualquer tipo de modificação, tanto nos aspectos mecânicos, quanto nas geometrias e projetos originais.

ITEM: Parte ou elemento de um conjunto ou de um sistema integrante do veículo.

JUNTA: É qualquer componente ou peça que sirva exclusivamente para eliminar prováveis vazamentos de qualquer fluido entre duas ou mais peças. Para efeito de regulamentação, os retentores serão considerados como juntas.

LACRE: Dispositivo usado para a lacração de componentes ou sistemas pelos Comissários Técnicos que podem ser a base de pastas, metais maleáveis, cabos de aço, selos adesivos ou outros materiais que atendam a esta destinação e definidos pela Comissão Técnica.

LACRAÇÃO: É o selamento de um componente, peça ou sistema do veículo de competição, efetuado por autoridade da prova em questão. O selamento poderá ser efetuado de várias maneiras, conforme determinado pelo regulamento da categoria e pelas autoridades da prova.

LASTRO: É um peso extra, colocado no veículo de competição, com o objetivo de que o mesmo atinja o peso mínimo exigido pelo regulamento da categoria. O lastro deverá ser composto de um bloco metálico, sólido, rigidamente fixado no assoalho do veículo, através de parafusos, porcas, contraporcas e arruelas, devidamente aprovado e lacrado pelo comissário técnico da prova.

LIGA LEVE: É considerada como liga leve, o resultado da fusão de dois ou mais materiais não ferrosos, na fabricação de determinado componente ou peça.

LIVRE: É considerada livre, qualquer modificação promovida em um componente, peça ou sistema, diferente das características originais de fábrica, desde que autorizada pelo regulamento específico.

LIVRE ESCOLHA: É a liberação de escolha para uso em competição, de qualquer componente, peça ou sistema encontrado no mercado brasileiro.

MARCA: É a origem da peça, componente ou sistema de um determinado fabricante, detentor da marca registrada do produto.

MATERIAL: É a matéria-prima básica para a fabricação ou manufatura de qualquer componente ou peça.

MODIFICAÇÃO: É toda mudança provocada numa peça, componente ou sistema, em qualquer uma de suas características originais de fabricação.

MONTAGEM ORIGINAL: Considera-se montagem original, aquela efetuada de qualquer conjunto de peças ou componentes que compreendam um sistema característico original homologado pela CBA.

PARAFUSO: É o elemento mecânico de fixação de dois ou mais componentes de um conjunto de peças, através do sistema de rosca. De acordo com a regulamentação, os parafusos poderão ser adquiridos no mercado, ou fabricados conforme a utilização específica, e deverão ser aprovados pelas autoridades técnicas da prova.

PEÇA: Cada uma das partes ou elementos de um conjunto ou de um mecanismo.

PEÇAS DA CARROCERIA: São todas aquelas que conferem forma ao veículo, e que estejam em contato direto com os efeitos aerodinâmicos.

PEÇAS ELÉTRICAS: São todas as peças de um sistema, que geram energia elétrica, que a armazenam, que a conduzem, e que a transformam em energia mecânica, em luz e em som.

PEÇAS MECÂNICAS: São todas as peças do propulsor e da sua transmissão, mais aquelas que mantêm o veículo equilibrado em relação ao solo, além das demais que permitem a sua dirigibilidade e a sua desaceleração.

PERFIL: É considerado perfil, toda superfície que for parte integrante da forma e contorno do veículo, peça, componente ou conjunto.

PESO: é o produto da massa de um corpo pela ação da força de gravidade. Todas as peças e componentes dos veículos de competição deverão seguir como base, os pesos homologados pela CBA.

PESO DO VEÍCULO: É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.

PONTOS DE ANCORAGEM: São todos os pontos de apoio dos componentes, peças e conjuntos do veículo. Exemplo: *coxins, suportes diversos etc.*

PONTOS DE FIXAÇÃO: São pontos específicos utilizados para fixação de um ou mais componentes e peças ou conjunto, que integram um mesmo sistema. Exemplo: *pontos de fixação de componentes do sistema de suspensão*.

PORCA: É o elemento mecânico utilizado para fixação de componentes, peças e conjuntos em geral, através do sistema de rosca. De acordo com o regulamento específico de uma categoria, as porcas poderão ser adquiridas no mercado, ou fabricadas para uso específico, devendo, entretanto, ser aprovadas pelas autoridades técnicas das provas.

POSIÇÃO ORIGINAL: É a posição de montagem das peças, conjuntos e componentes, de acordo com o projeto original do veículo.

PREPARAÇÃO: É a transformação de um veículo e seus componentes de utilização normal, num veículo de competição, obedecendo às normas de segurança.

RASPAGEM: É o processo mecânico de retirada de outro material diferente do material original do componente ou peça. Não será aceito para efeito de regulamentação, qualquer modificação nas dimensões mínimas ou máximas originais do componente ou peça. Entretanto, o processo em questão poderá deixar marcas características nas superfícies em que houver a raspagem.

REBITE: É um cilindro de metal, com cabeça, utilizado para unir permanentemente duas chapas ou peças de metal. Depois de introduzido num orifício que atravesse as chapas ou peças, sua extremidade oposta à cabeça é deformada plasticamente por ferramenta rebitadeira ou recebendo impacto manual ou mecânico que resulta na formação de outra cabeça, impedindo-o de sair, ou desprender-se do orifício.

REDUÇÃO: É o processo que diminui as dimensões originais de uma peça, componente, ou sistema, com ou sem retirada de material. Será considerado como redução, o encruamento de material por forjamento a quente ou a frio.

REFORÇO: É considerado reforço, todo e qualquer material adicionado a uma peça, componente ou conjunto, que tenha por objetivo apenas o aumento de resistência mecânica deles.

RELAÇÃO: É uma grandeza que depende de duas outras ou mais, combinadas entre si. Exemplo: *relação de transmissão*.

REMOVER: Diz respeito a retirar novamente, mover peças, componentes ou conjuntos de um local para outro.

RETÍFICA: É a usinagem de acabamento, com retirada de material. Será considerada retífica, o trabalho de usinagem efetuado por meio de maquinário automático especializado, ou manualmente.

RETIRAR: Entende-se como retirar, qualquer ação de eliminação de peças, conjuntos ou componentes, das montagens originais do fabricante, ou homologadas pela CBA.

RETRABALHO: Considera-se **retrabalho**, o **trabalho** efetuado uma ou mais vezes na mesma peça, componente, item ou sistema.

SENSOR: Dispositivo eletrônico que altera seu comportamento elétrico a partir de um estímulo externo, seja mecânico, magnético, luminoso, sonoro ou térmico com o propósito de alimentar um sistema de aquisição de dados ou um gerenciador de atuadores.

SISTEMA ORIGINAL: É todo conjunto de peças que funcionam com um objetivo claro e com uma estrutura organizada, conforme projeto original do veículo. Exemplo: *sistema de freios, sistema de refrigeração etc.*

SOLDA: Considera-se solda, toda adição do mesmo material ou de outro diferente, efetuada por processo a quente, por arco voltaico (solda elétrica), ou por fusão resultante da queima de combinação de gases (oxiacetileno). Outra solda que também será considerada para efeito de regulamentação, é aquela aplicada por brasagem a arco voltaico, assistida por gás inerte TIG. Solda branca, ou solda por baixo aquecimento, que tenha adição de material de baixa fusão (estanho), será aceita também como tal. As soldas especiais que adicionem material por aspersão, ou por meio químico, também serão consideradas, para efeito de regulamentação, como solda de adição de material.

STICKER: É todo tipo de adesivo ou de pintura de advertência ou publicidade que esteja aplicado em qualquer parte do veículo.

TAXA DE COMPRESSÃO: É a relação entre o volume total deslocado pelo pistão dentro do cilindro, resultante da ação do seu movimento desde o ponto morto inferior até o ponto morto superior, somado ao volume morto da câmara de combustão e dividido pelo mesmo volume morto da câmara de combustão.

TIPO: É um determinado modelo de conjunto, peça ou sistema que detenha certas características exclusivas.

TOLERÂNCIA: É a medida excedente ou faltante em uma dimensão padrão declarada pelo fabricante do componente ou peça. Qualquer tolerância será considerada se, e somente quando houver menção expressa nos respectivos itens do regulamento da categoria.

TRABALHO: É considerado **trabalho**, qualquer processo que seja efetuado sobre o componente, peça, sistema ou item, que modifique ou não as suas características originais, desde que permitido em regulamento.

USINAGEM: É o processo mecânico de retirada de material de um componente, peça ou item de um conjunto. A usinagem **sempre modifica** o componente, peça ou item, nas suas dimensões originais regulamentadas.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025
ANEXO II
NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS

CAPÍTULO I – COMPRIMENTO MÍNIMO DO CIRCUITO

Art. 1º - O comprimento mínimo de um circuito para a realização de provas nacionais será de 2 (dois) km exceto para provas em velocidade na terra.

1.1 **–** Por solicitação da FAU onde a prova será organizada, o circuito poderá ter medida inferior a 2 (dois) km, porém não inferior a 1,5 (um e meio) km, desde que a prova comporte apenas viaturas com motores aspirados com cilindrada igual ou inferior a 1.600 cc.

1.2 – Os circuitos específicos para velocidade na terra poderão ter medidas inferiores as estabelecidas no item **1.1**.

CAPÍTULO II – NÚMERO MÁXIMO DE VEÍCULOS EM CAMPEONATOS/COPAS BRASILEIROS

Art. 2º - O número máximo de veículos admitidos em provas nacionais obedecerá à seguinte fórmula:
N = 0,38 x L x W x T x G, onde:

a) **"N"** = corresponde ao número de veículos admitidos.
b) **"L" =** coeficiente do comprimento do circuito, determinado pelo quadro I abaixo.
c) **"W"** = coeficiente da largura mínima do circuito, determinado pelo quadro II abaixo.
d) **"T"** = coeficiente dependente do tempo de prova, determinado pelo quadro III abaixo.
e) **"G" –** coeficiente dependente dos grupos de carros que participarão da prova.

I – Tabela I – Coeficiente "L" – Comprimento do Circuito

a) Até 2 km = O CTDN deverá fazer uma análise da quantidade de veículos permitida.
b) De 2 a 2,6 km = 11
c) De 2,6 a 3,2 km = 13
d) De 3,2 a 3,8 km = 14
e) De 3,8 a 4,4 km = 15
f) De 4,4 a 4,8 km = 16
g) De 4,8 a 5,2 km = 17

II – Tabela II – Coeficiente "W" – Largura mínima do Circuito

a) De 8 (medida mínima autorizada) a 9 metros = 9
b) De 10 a 12 metros = 10
c) De 13 metros = 11,5

d) De 14 metros = 12
e) De 15 metros (medida máxima autorizada) = 12,5

III – Tabela III – Coeficiente "T" – Tempo de duração da prova
a) Até 1 hora = 1
b) De 1 a 2 horas = 1,15
c) De 2 a 4 horas = 1,25
d) De 4 a 12 horas = 1,4
e) Acima de 12 horas = 1,5

IV – Tabela IV – Coeficiente "G" – Categoria de carros

a) Grupos N, A, B, GT e veículos históricos de Turismo e GT = 1,0
b) Veículos Sport bi postos e monopostos até 2.000 cc e outros veículos históricos = 1,0
c) Veículos Sport bi postos com mais de 2.000 cc = 0,80
d) Veículos monopostos com mais de 2.000 cc = 0,80
e) No caso de prova com mais de uma categoria de veículos, o mais baixo coeficiente será usado.

2.1 – Visando maior segurança, o CTDN pode recomendar à Comissão de Circuitos, redução do número de veículos autorizados a tomar parte nas provas para monopostos.

2.2 – Quando o número for fracionado, o seu arredondamento será feito para o maior.

2.3 -Esta fórmula não se aplica aos campeonatos onde o número de carros permitidos está definido em seus regulamentos

CAPÍTULO III – NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS EM TREINOS

Art. 3º – Nos treinos livres será admitida tolerância de até 20% (vinte por cento) de veículos acima da capacidade do circuito.

CAPÍTULO IV - KARTÓDROMOS

Art. 4º - Para provas nacionais de kart será aplicado o seguinte critério:

I – Circuito com 1000 a 1500 metros de extensão – máximo de 36 (trinta e seis) karts.
II – Circuito com mais de 1500 metros de extensão – máximo de 60 (sessenta) karts.
III – Provas de longa duração (superior a uma hora) – 6 karts para cada 100 metros de extensão do circuito.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025
ANEXO III
SERVIÇO MÉDICO

SERVIÇO MÉDICO

SEÇÃO I – COMISSÃO MÉDICA

A Comissão Nacional de Medicina Desportiva (CNMD) da Confederação Brasileira de Automobilismo tem como objetivo a regulamentação das atividades médicas dentro do automobilismo nacional, bem como das necessidades médicas do automobilismo. A seguir, enumeramos algumas das propostas a serem colocadas em prática.

1. Regulamentar a atividade médica para provas automobilísticas que venham de encontro com nossa realidade.
2. Regulamentar o exame médico para obtenção de licença para pilotos.
3. Desenvolver um trabalho junto com as Federações Estaduais de Automobilismo (FAUs) e proprietários de autódromos, criando estrutura médica permanente para o atendimento de eventos. Esta proposta prevê um responsável médico em cada FAU e um responsável médico em cada autódromo.
4. Treinamento de médicos e paramédicos para o atendimento em provas automobilísticas.
5. Coordenar as atividades antidoping.
6. Participar das decisões que envolvem segurança de piloto (prevenção de lesões), relacionadas a equipamentos pessoais, equipamentos de segurança dos carros de corrida e segurança dos autódromos relacionada aos pilotos e público (somente itens relacionados a diminuição do impacto do carro com as barreiras de proteção e possíveis consequências ao público).
7. Coordenar pesquisas que tragam maior segurança aos pilotos e público.
8. Criar um banco de dados de acidentes em automobilismo e kart, com o intuito de mapear as situações e locais onde os riscos de acidente é maior. A análise destes dados vai permitir uma atuação preventiva por parte da CBA.
9. Relacionamento com Departamento Médico e Comissão Médica da FIA.

SEÇÃO II – MÉDICO RESPONSÁVEL POR UM EVENTO

1- Todo evento homologado ou do calendário da CBA, praticado em um circuito permanente ou temporário, ou percurso, deve ter um médico responsável pelo atendimento médico das atividades esportivas do evento. Este médico deve ter experiência em atendimento a pacientes vítimas de trauma.

2- Este médico responsável pelo evento está subordinado ao Autoridade Médica Desportiva da CBA (Presidente da CNMD ou Membro Designado da CNMD)

3- O médico responsável deve ser o coordenador das atividades médicas do circuito ou percurso e do centro médico localizado no local do evento, durante toda programação esportiva oficial do evento, em conjunto com a Direção de Prova.

4- É o responsável pela comunicação com os hospitais de retaguarda especializado em trauma, designado pela organização do evento.
5- Deve verificar e aprovar as instalações do centro médico, viaturas, equipamentos, materiais e insumos médicos disponíveis para o evento. Ao menos uma ambulância equipada como UTI – respirador, monitor cardíaco, cardioversor, material para vias aéreas, dispositivos de imobilização como prancha longa e KED, aspirador de secreções e medicamentos necessários para urgências médicas – e uma ambulância de remoção devem estar disponíveis.
6- Deve providenciar um Plano Operacional abordando individualmente cada sistema médico envolvido, como equipes de intervenção, extração, ambulâncias e centro médico. Deve incluir neste plano uma equipe de desencarceração.
7- É o responsável pelo atendimento médico do carro de intervenção, ou deve designar um médico capacitado em atendimento ao paciente traumatizado para substituí-lo nesta tarefa. O carro de intervenção médica é subordinado ao Diretor de prova.
8- É o responsável pela seleção e treinamento das equipes médicas presentes no evento, incluindo-se a área administrativa, quando se fizer necessária.
9- É o responsável pela comunicação, via rádio, com todos os postos médicos do circuito ou percurso e também com o Diretor de Prova.
10- É o responsável pelo atendimento emergencial e transporte do acidentado esportivo até o hospital de retaguarda previamente contatado pela organização ou até o hospital do convênio do acidentado, quando sua condição clínica assim permitir e o hospital estiver capacitado para o atendimento de trauma e não antes de haver sido feito contato telefônico para regulação de vaga.

SEÇÃO III – EXAME MÉDICO PARA CARTEIRA DE PILOTO

É recomendável que o exame médico para carteira de piloto siga as seguintes normas:

1- Exame médico seja anual: todo piloto que deseja participar em provas automobilísticas promovidas sob a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo deve ser submetido anualmente a uma avaliação médica, necessária para a obtenção de uma licença junto à Autoridade Esportiva Nacional. O exame médico deve ser realizado por um médico habilitado no estado onde a licença está sendo emitida.
2- Formulário Médico: deve estipular todos os exames aos quais o piloto deve ser submetido, como indicado abaixo:

Determinação do grupo sanguíneo e fator RH
Hemograma
Glicemia
Exame de visão
Exame neurológico
Exame ortopédico
Eletrocardiograma de esforço para pilotos com mais de 45 anos (pelo menos a cada 2 anos)

Obs: no rodapé do formulário deve haver uma declaração assinada pelo piloto constando que:

As informações sobre seu estado atual e história pregressa de saúde fornecida ao médico que o examinou são verdadeiras.

Declara não usar drogas, substâncias ou métodos considerados ilegais de acordo com a Associação Mundial Antidoping (WADA) e que tem conhecimento que pode ser submetido ao exame antidoping.

Padrão de visão requerido: A acuidade visual deve ser, antes ou depois de correção, pelo menos 9/10.
Campo de visão igual ou maior que 200º Visão binocular normal
Visão colorida normal (teste de Ishiara)

Lista de enfermidades ou deficiências incompatíveis com a prática do automobilismo ou que necessitam aprovação de uma Comissão Médica:

1. Enfermidades ou deficiências incompatíveis – epilepsia com alterações comportamentais ou em tratamento; amputações, exceto quando forem de dedos e não interferem com a apreensão; próteses ou órteses ortopédicas, quando o resultado funcional não é igual ou próximo ao normal; movimento de algum membro limitado a 50% ou mais.
2. Enfermidades ou deficiências que necessitam aprovação de uma Comissão Médica – diabetes insulinodependente; infarto do miocárdio; isquemia miocárdica; doença valvular ou outra doença cardiovascular; condições psiquiátricas.

Obrigações do médico examinador: o médico responsável pela avaliação clínica do piloto é obrigado a utilizar o formulário entregue pelo candidato e preenchê-lo de forma detalhada.

Certificado Médico: todo piloto deve ter um certificado médico que traga a inscrição 'Apto para a prática do automobilismo, de acordo com as normas estabelecidas'
Data:.....
Uso de lentes corretoras SIM NÃO
Supervisão médica especial SIM NÃO

Controle médico nos eventos: a verificação do certificado médico pode ser feita a qualquer momento durante a realização de um evento automobilístico, pelo médico responsável, médico representante da CBA ou pelos Comissários Desportivos. A qualquer momento durante o evento, o médico responsável, médico representante da CBA ou os Comissários Desportivos podem requerer uma avaliação médica de um competidor, se considerarem que seu comportamento assim exige. As autoridades esportivas tomarão as medidas cabíveis necessárias após o relatório médico. Esta avaliação pode incluir, se apropriado, um teste de consumo alcoólico.

Exame médico após acidente ou doença: na eventualidade de um acidente, em competição ou fora dela, ou doença que cause incapacidade por um período maior do que dez dias, o piloto é obrigado a informar as autoridades desportivas até dez dias depois:

1. Anexando um relatório médico que inclua o diagnóstico, prognóstico e extensão da lesão ou enfermidade.

2. Autorizando as autoridades desportivas a comunicarem-se por escrito com o médico responsável ou hospital onde foi atendido.

A partir da data do acidente ou diagnóstico da enfermidade que causou o afastamento, o piloto não está autorizado a tomar parte de eventos automobilísticos oficiais até que receba autorização oficial das autoridades desportivas.

SEÇÃO IV – ORGANIZAÇÃO MÉDICA NO AUTOMOBILISMO NACIONAL

É recomendável que a organização médica em competições nacionais siga as seguintes regras:

1. Geral
   1.1. Organização e administração em circuitos
      1.1.1. Diretor médico de um circuito

Para cada circuito será designado um Diretor Médico, em comum acordo com a Federação de Automobilismo do Estado sede e deverá seguir as normas regulamentadas pela Comissão Nacional de Medicina Desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo.
Um Vice-Diretor Médico pode ser designado para auxiliá-lo e ser responsável por determinadas tarefas, ou substituí-lo, em caso de força maior.
Os organizadores de um evento, ao alugar um circuito, são obrigados a providenciar ao Diretor médico os meios necessários, materiais e administrativos, para a execução de seus serviços.
Os Diretores médicos de cada circuito receberão da CNMD a instrução e treinamento necessários para organização do atendimento médico em um evento automobilístico, através de seminários regionais que acompanharão os principais eventos automobilísticos nacionais.

1.1.2. Responsabilidades do Diretor médico

a) Estabelecer um plano operacional para o circuito, especificando a qualidade, quantidade e posicionamento dos recursos disponíveis, as instruções a serem seguidas em caso de acidente e os procedimentos a serem adotados para remoção de um acidentado.
b) Recrutar e treinar os serviços de resgate e evacuação de uma vítima. Consequentemente, os médicos e paramédicos devem ser por ele treinados e seguir suas orientações.
c) Providenciar e supervisionar a qualidade dos carros de intervenção médica e ambulâncias.
d) Avaliar e verificar se os equipamentos de desencarceração existentes estão de acordo com suas necessidades.
e) Manter contato prévio com hospital de retaguarda, capacitado para atender trauma, que será responsável por receber eventuais acidentados.
f) Estabelecer contato prévio com as autoridades responsáveis pelo plano de emergências do município onde o circuito está sediado, para que na eventualidade de um acidente de proporções que ultrapassem a capacidade do serviço médico local, possam ser acionados.
g) Durante um evento, deve seguir as ordens do Diretor de prova e estar à sua disposição para qualquer eventualidade.
h) É desejável, porém não mandatório, que fique na Direção de prova, junto com o Diretor de prova, com quem vai colaborar em caso de um acidente.
i) É de responsabilidade do Diretor Médico da Prova, preencher o Questionário Médico da CBA e enviá-lo aos cuidados do Diretor de Prova, antes do início das atividades do evento.

1.2.1. Autoridade Médica Desportiva de um evento

É facultativo e pode ser contratado pelo promotor do evento para acompanhar a categoria em questão.
O promotor deve submeter o seu nome à prévia aprovação pela Comissão Nacional de Medicina Desportiva da CBA.
É imperativo que tenha conhecimento e experiência no atendimento médico em automobilismo.
Deve trabalhar em cooperação com o Diretor Médico do circuito e atuar em diferentes atribuições previamente estipuladas.

1.2.2. Atribuições da Autoridade Médica Desportiva

a) Verificar que o serviço contratado está de acordo com as exigências da CNMD da CBA.
b) Conhecer o plano operacional proposto pelo Diretor Médico do circuito.
c) Supervisionar e avaliar os exercícios de segurança (extração, atitude da equipe médica, comunicação etc.)

d) Treinar, quando necessário, a equipe para procedimentos específicos da categoria sob sua responsabilidade.
e) Sempre que julgar necessário, poder ir ao local do acidente e lá permanecer durante parte ou por todo tempo do resgate.
f) Quando solicitado, deverá enviar um relatório do evento para a CNMD da CBA.

1.3.1. Equipes independentes de resgate médico
Dependente de acordos comerciais do promotor, é possível que uma empresa da área médica seja a responsável pelo atendimento médico de urgência em provas de automobilismo, desde que esta tenha experiência para tal, tenha um Diretor médico responsável, seja previamente aprovada pela CNMD da CBA e siga as mesmas recomendações exigidas para a equipe médica de um circuito.
Neste caso, as atribuições do Diretor médico da empresa, para o evento, são as mesmas atribuídas aos diretores de circuitos e dispostas no item 1.1.2.

1.4.1. Descrição dos componentes e membros da equipe médica
1.4.1.2. Meios de comunicação
Todos os elementos que fazem parte do serviço médico (Diretor médico, Autoridade Médico Desportiva, veículos de intervenção, ambulâncias, centro médico, etc...) tem que poder se comunicar entre si, através de uma rede que de preferência deve ser para o uso exclusivo da equipe médica, e manter também comunicação com o Diretor de Prova.

1.4.1.3. Carros de intervenção médica
Devem ser equipados para atendimento de emergências respiratórias, cardiovasculares e equipamentos de imobilização.
O carro de intervenção médica deve ser capaz de seguir a primeira volta de uma prova.
Os membros de um carro de intervenção médica devem ser: um piloto com experiência, um médico com experiência em emergências pré-hospitalares e um médico assistente que de preferência deve também ter experiência em emergências pré-hospitalares.
Os médicos devem estar familiarizados e treinados para o correto uso do equipamento que vai a bordo.

1.4.1.3.1. Equipamentos para os carros de intervenção:

I) Equipamento para vias aéreas
a) máscaras com reservatório para não-reinalação
b) máscara facial para ventilação
c) cânulas de Guedel tamanho 3 (x2) e 4 (x2)
d) cânula naso-faríngea tamanho7 (x2) e 8 (x2)
e) laringoscópio adulto
f) cânulas oro-traqueaistamanho 7,5 (x2) e 8 (x2) com conectores apropriados e seringa para insuflar o "cuff"
g) equipamento para suporte respiratório em casos de vias aéreas difíceis (Combitube®, Fastrach®, etc...)
h) equipamento para verificação da correta intubação oro-traqueal: detetor esofágico, capnógrafo ou detetor de CO_2
i) oxímetro digital

II) Ventilação
a) ventilador manual com reservatório de oxigênio
b) aparelho de sucção portátil (300mmHg – vácuo)
c) catéteres de aspiração e um tubo rígido de sucção – Yankauer
d) torpedo de oxigênio com válvulas redutoras e conecções
e) equipamento para descompressão torácica

III) Suporte circulatório
a) torniquetes
b) material para preparar acesso venoso
c) equipamento para infusões endovenosas (x4)
d) cânulas endovenosas no. 14 (x3) e 16 (x3)
e) suficiente volume de soluções salinas
f) desfibrilador cardíaco (desfibrilador externo automático é suficiente)

IV) Coluna cervical
a) colares cervicais rígidos (x2)
b) imobilizador de coluna (KED)

V) Curativos
a) seleção de material para curativos, incluindo bandagens
b) curativos para queimaduras (Water Gel e cobertores isotérmicos)

VI) Medicamentos
a) drogas para intubação (sequência rápida)
b) drogas para problemas cardiovasculares
c) drogas para problemas respiratórios
d) glicocorticoides
e) analgésicos
f) sedativos e antiepiléticos

VII) Itens diversos
a) tesoura forte
b) luvas de cuidados gerais e estareis

1.4.1.4. Ambulâncias
O número de ambulâncias necessárias depende do comprimento da pista, das pistas auxiliares de serviço e do número de competidores, sendo que no mínimo duas ambulâncias devem estar disponíveis. As ambulâncias de pista devem estar equipadas no padrão de terapia intensiva.

1.4.1.4.1. Equipamentos para ambulâncias:

I) Equipamento para vias aéreas
a) máscaras com reservatório para não-reinalação
b) máscara facial para ventilação
c) cânulas de Guedel tamanho 3 (x2) e 4 (x2)
d) cânula naso-faríngea tamnaho7 (x2) e 8 (x2)
e) laringoscópio adulto

f) cânulas orotraqueais tamanho 7,5 (x2) e 8 (x2) com conectores apropriados e seringa para insuflar o "cuff"
g) equipamento para suporte respiratório em casos de vias aéreas difíceis (Combitube®, Fastrach®, etc...)
h) equipamento para verificação da correta intubação orotraqueal: detetor esofágico, capnógrafo ou detetor de CO_2
i) oxímetro digital

II) Ventilação
a) ventilador manual com reservatório de oxigênio
b) respirador mecânico
c) aparelho de sucção portátil (300mmHg – vácuo)
d) catéteres de aspiração e um tubo rígido de sucção – Yankauer
e) torpedo de oxigênio com válvulas redutoras e conecções
f) equipamento para descompressão torácica

III) Suporte circulatório
a) torniquetes
b) material para preparar acesso venoso
c) equipamento para infusões endovenosas (x4)
d) cânulas endovenosas no. 14 (x3) e 16 (x3)
e) suficiente volume de soluções salinas
f) desfibrilador cardíaco com monitor
g) bomba de infusão de medicamentos

IV) Coluna cervical
a) colares cervicais rígidos (x2)
b) imobilizador de coluna (KED)
c) prancha rígida longa

V) Curativos
a) seleção de material para curativos, incluindo bandagens
b) curativos para queimaduras (Water Gel e cobertores isotérmicos)

VI) Medicamentos
a) drogas para intubação (sequência rápida)
b) drogas para problemas cardiovasculares
c) drogas para problemas respiratórios
d) glicocorticoides
e) analgésicos
f) sedativos e antiepiléticos

VII) Itens diversos
a) tesoura forte
b) diversas talas para imobilizações

1.4.1.5. Centro Médico
É necessário para tratar de pacientes com ferimentos leves e também para estabilização necessária para o transporte seguro de pacientes com ferimentos graves.

Devem estar equipados com dois leitos de emergências.

1.4.1.5.1. Equipamentos necessários no Centro Médico:

I) Equipamento para vias aéreas
a) máscaras com reservatório para não-reinalação
b) máscara facial para ventilação
c) cânulas de Guedel tamanho 3 (x2) e 4 (x2)
d) cânula naso-faríngea tamnaho7 (x2) e 8 (x2)
e) laringoscópio adulto
f) cânulas oro-traqueaistamanho 7,5 (x2) e 8 (x2) com conectores apropriados e seringa para insuflar o "cuff"
g) equipamento para suporte respiratório em casos de vias aéreas difíceis (Combitube®, Fastrach®, etc...)
h) equipamento para verificação da correta intubação oro-traqueal: detetor esofágico, capnógrafo ou detetor de CO_2
i) oxímetro digital

II) Ventilação
a) ventilador manual com reservatório de oxigênio
b) respirador mecânico
c) aparelho de sucção portátil (300mmHg – vácuo)
d) catéteres de aspiração e um tubo rígido de sucção – Yankauer
e) torpedo de oxigênio com válvulas redutoras e conecções
f) equipamento para drenagem de tórax

III) Suporte circulatório
a) torniquetes
b) material para preparar acesso venoso
c) equipamento para infusões endo-venosas (x4)
d) cânulas endovenosas no. 14 (x3) e 16 (x3)
e) suficiente volume de soluções salinas
f) desfibrilador cardíaco com monitor
g) bomba de infusão de medicamentos

IV) Coluna cervical
a) colares cervicais rígidos (x2)
b) imobilizador de coluna (KED)
c) prancha rígida longa

V) Curativos
a) seleção de material para curativos, incluindo bandagens
b) curativos para queimaduras (Water Gel e cobertores isotérmicos)

VI) Medicamentos
a) drogas para intubação (sequência rápida)
b) drogas para problemas cardiovasculares
c) drogas para problemas respiratórios
d) glicocorticoides

e) analgésicos
f) sedativos e anti-epiléticos

VII) Itens diversos
a) tesoura forte
b) diversas talas para imobilizações
c) material necessário para sutura de ferimentos

1.5.1. Treinamento da equipe médica e de paramédicos
O treinamento de médicos e paramédicos deve ser feito em sequência a partir da CNMD da CBA. Regionalmente, durante eventos nacionais do automobilismo, serão realizados treinamentos para os diretores médicos e outros membros das equipes por ele selecionados e que serão posteriormente responsáveis pelo ensino teórico e prático dos demais membros de sua equipe.

1.6.1. Exercícios de extração
Serão organizados exercícios de extração com diferentes tipos de veículos de competição, sempre durante eventos nacionais do automobilismo, com a participação de diretores médicos e outros membros por eles designados, terão o objetivo de treinar os procedimentos de extração em diferentes situações e com diferentes tipos de imobilização. Os membros das equipes que participarem destes exercícios, serão responsáveis pela instrução dos demais membros médicos e paramédicos de suas respectivas equipes.

SEÇÃO V – Exame Antidoping

A Confederação Brasileira de Automobilismo dispõe em seu Site de um programa interativo educacional relacionado ao exame antidoping com esclarecimentos importantes aos pilotos como: objetivos, procedimentos, substâncias proibidas, resultados analíticos adversos e punições.

Este programa foi elaborado pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA) e será obrigatória a participação de todos os pilotos que desejam competir em território nacional.

A Autoridade Brasileira de Controle de Dopagem (https://www.gov.br/abcd/pt-br) é a responsável pelos exames a serem feitos em provas automobilísticas chanceladas pela Confederação Brasileira de Automobilismo, devendo o Promotor do Evento e o Diretor Médico providenciar todas as condições para que a autoridade anti-dopagem possa executar o seu trabalho. A escolha das provas e dos pilotos que a serem testados é uma prerrogativa da ABCD.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025
ANEXO IV
REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS

A Diretoria da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO-CBA, em reunião realizada no dia 03 de dezembro de 2024, aprovou as alterações feitas no regimento de custas e taxas para o ano de 2025 conforme nos Termos do Artigo 24 item "d" do Estatuto.

1 - DAS COMPETIÇÕES:

1.1 - Provas Internacionais realizadas no Brasil:

a) Inclusão no Calendário:

I – Campeonato Mundial de Fórmula 1 – € 110.000,00 (cento e dez mil euros, convertidos em reais pelo câmbio do dia da inclusão)
II – Demais Campeonatos internacionais - € 110.000,00 (cento e dez mil euros, convertidos em reais pelo câmbio do dia da inclusão);
III – Extra Campeonato Mundial - € 71.500,00 (setenta e um mil e quinhentos euros, convertidos em reais pelo câmbio do dia da inclusão);
IV – Series Internacionais e Campeonatos Sul-americanos realizados no Brasil:

- **a)** Inclusão no calendário: R$ 448.972,00 (quatrocentos e quarenta e oito mil, novecentos e setenta e dois reais), pela totalidade das provas.

*Os Campeonatos Sul-americanos que também sejam Campeonatos Brasileiros estarão isentos desta taxa.

1.2 – Campeonatos Nacionais:

a) Homologação e inclusão no calendário:

I- Campeonatos Brasileiros–Até R$ 491.981,00 (quatrocentos e noventa e um mil, novecentos e oitenta e um reais)
II- Copas Brasil / Brasileiras – Até R$348.268,00 (trezentos e quarenta e oito mil, duzentos e sessenta e oito reais).
III- Troféus Brasil / Brasileiros –Até R$241.270,00(duzentos e quarenta e um mil, duzentos e setenta reais).

1.3 – Provas Nacionais extracampeonatos:

a) Inclusão no calendário: até R$52.240,00 (cinquenta e dois mil, duzentos e quarenta reais)

1.4 – Outros eventos homologados pelo CTDN e realizados no Brasil com a supervisão da CBA mediante contrato: até R$36.400,00 (trinta e seis mil e quatrocentos reais) por evento.

1.5 - É direito das Federações Estaduais filiadas à Confederação Brasileira de Automobilismo a cobrança de uma taxa técnica de até R$ 51.715,00 (cinquenta e um mil, setecentos e quinze reais), por ocasião da realização das etapas das Séries Internacionais, Campeonatos Sul-Americanos e Campeonatos Nacionais, sob a supervisão do CTDN.

A taxa acima estipulada será cobrada uma única vez se, em um mesmo evento, se houver até dois campeonatos programados de Séries Internacionais, Campeonatos Sul-Americanos ou Campeonatos Nacionais. Acima de dois campeonatos programados, este valor, poderá ser acrescido em até 50% (cinquenta por cento)

2 – DAS FEDERAÇÕES:

Filiação Provisória– R$53.315,00 (cinquenta e três mil, trezentos e quinze reais).

3 – DOS PILOTOS:

I - Cédula Desportiva Nacional – CDN: (**contemplando CBA 40% e FAU 60%**) de acordo com o DOCUMENTO 01, anexo ao presente Regimento de Custas e Taxas.

a) Velocidade na Terra PNVT, PKVT, PGKVT-B e PGKVT-A - R$ 556,00 (quinhentos e cinquenta e seis reais)
b) Velocidade na Terra PCKVT e PJKVT – R$ 191,00 (cento e noventa e um reais)
c) Velocidade na Terra PVT, PGVT-B e PGVT-A – R$ 950,00 (novecentos e cinquenta reais)
d) Drift - R$ 950,00 (novecentos e cinquenta reais)
e) Arrancada: PAR-B e PPNE-AR R$ 182,00 (cento e oitenta e dois reais)
f) Arrancada: PAR-A R$ 950,00 (novecentos e cinquenta reais)
g) Arrancada: PARDJ e PAR-NP R$ 303,00 (trezentos e três reais)
h) Kart - Categorias: PMK e PCK – R$ 657,00 (seiscentos e cinquenta e sete reais)
i) Kart - Categorias: PJK, PNK, PGK, PSK-Am e PSK-Pro – R$ 972,00 (novecentos e setenta e dois reais)
j) Kart Indoor: Piloto de Kart Indoor - PKI – R$ 337,00 (trezentos e trinta e sete reais)
k) Licença PC e PMP - R$ 1.584,00 (hum mil, quinhentos e oitenta e quatro reais)
l) Licença PGC-B – R$ 1.719,00 (hum mil, setecentos e dezenove reais)
m) Licença PGC-A – R$ 1.853,00 (hum mil, oitocentos e cinquenta e três reais)
n) Rally de Velocidade (Piloto ou Navegador) – R$ 972,00 (novecentos e setenta e dois reais)
o) Rally de Velocidade – PRUTV e NRUTV – R$ 337,00 (trezentos e trinta e sete reais)
p) Somente Cadastro de Novato de Rally de Regularidade: PNRR/NNRR - ISENTO
q) Emissão de Cédula Desportiva Novato de Rally de Regularidade e Turismo de Rally, primeira filiação: PNRR/NNRR e PTRR1/NTRR1 - R$292,00 (duzentos e noventa e dois reais)
r) Rally de Regularidade (Piloto ou Navegador) PTRR/NTRR – R$584,00 (quinhentos e oitenta e quatro reais)
s) Rally de Regularidade (Piloto ou Navegador) PGRR/NGRR – R$898,00 (oitocentos e noventa

e oito reais)
t) Rally de Regularidade (Piloto ou Navegador) PMRR/NMRR – R$ 972,00 (novecentos e setenta e dois reais)
Obs: 50% de desconto se já for portador de Cédula Desportiva do ano vigente em uma das modalidades (Velocidade ou Regularidade)
u) Emissão de Cédula Desportiva para Piloto Track Day – PTD – R$ 365,00 (trezentos e sessenta e cinco reais)
v) Emissão de Cédula Desportiva para Piloto de Manobras Radicais e pilotos com necessidades especiais (Slalom) – PMR – R$182,00 (cento e oitenta e dois reais)
w) Portador de Necessidade Especial – PPNE/NPNE – R$ 281,00 (duzentos e oitenta e um reais)
y) Veículos Históricos: Piloto/Navegador – R$ 314,00 (trezentos e quatorze reais)
z) Fora de Estrada (indoor) Piloto/navegador – PFE e NFE Pilotos e Navegadores Fora de Estrada com necessidades especiais R$ 182,00 (cento e oitenta e dois reais)
z1) Emissão de Cédula Desportiva para Pilotos de Kart Vintage- PKV -R$182,00 (cento e dois reais)
z2) Emissão de Cédula Desportiva para Pilotos de Automobilismo Virtual- PAV -R$80,00 (oitenta reais)
z3) Licença Prova Única – LPU – 35% (trinta e cinco por cento) do valor da cédula desportiva da categoria em que for participar.
z 4) Segunda via de Cédula Desportiva Nacional e/ou Documentação Internacional- R$ 360,00 (trezentos e sessenta reais).

II - Documentação Internacional – DI:

a) Carteira Internacional emitida somente para portadores da Cédula Desportiva Nacional em vigor - R$ 4.468,00 (quatro mil, quatrocentos e sessenta e oito reais)
b) Taxa de urgência - R$ 657,00 (seiscentos e cinquenta e sete reais)

4 – DAS EQUIPES:

Registro e renovação Velocidade e Pista, Rally e Fora de Estrada:

a) Equipes: – R$6.667,00 (seis mil, seiscentos e sessenta e sete reais)

5 – DAS ESCOLAS DE PILOTAGEM:

Registro ou renovação de registro – R$13.132,00 (treze mil, cento e trinta e dois reais).

Sempre que houver a necessidade de vistoria por um membro da CBA, o interessado deverá arcar com as despesas de viagem e estadia.

6 – HOMOLOGAÇÕES:

a) Nacional CBA – 50% (cinquenta por cento) dos valores praticados pela FIA, para homologação de Veículos, Componentes, e Produtos, convertidos em reais pelo câmbio da data do pedido de homologação.

b) Internacional FIA – valores praticados pela FIA, convertidos em reais pelo câmbio da data do pedido de homologação, acrescidos dos impostos e taxas inerentes á transação.
Taxa CBA – R$ 10.280,00 (dez mil, duzentos e oitenta reais)
c) Homologação de Recordes de velocidade, tempo e distância:
- Evento específico para obtenção de recorde – R$ 10.438,00 (dez mil, quatrocentos e trinta e oito reais)
- Homologação de recorde dentro de uma prova –R$ 6.566,00 (seis mil, quinhentos e sessenta e seis reais)
As despesas referentes a letra "C", com relação aos oficiais envolvidos, serão pagas pelo Organizador.
d) Homologação de Campeonatos ou Torneios de Automobilismo Virtual
O Regimento de Taxas específico para a criação do Automobilismo Virtual, assim como, sua Homologação, será com base no projeto apresentado pela Empresa interessada, mediante o DE ACORDO com a respectiva Comissão.

O custo para cada Campeonato Homologado CBA, será de R$1.100,00 (hum mil e cem reais)

7 – DOS CIRCUITOS:

a) Vistoria Prévia e Homologação de Circuitos Permanentes – R$13.581,00 (treze mil, quinhentos e oitenta e um reais);
b) Vistoria Prévia e Homologação de Kartódromos – R$13.581,00 (treze mil, quinhentos e oitenta e um reais);
c) Vistoria solicitada pela FAU em Circuitos ou Kartódromos – R$10.663,00 (dez mil, seiscentos e sessenta e três reais);
d) Vistoria Prévia e Alvará para Competição em Circuito de Rua – R$80.029,00 (oitenta mil e vinte nove reais reais).

As despesas de viagem e estadia necessárias para atender o item acima, serão de responsabilidade do solicitante.

8 – UNIDADE PADRÃO (UP):

R$ 500,00 (quinhentos reais).

Todos os valores definidos neste Regimento de Taxas são exclusivamente referentes às taxas citadas, não estando incluída nenhuma outra despesa que deverá ser suportada pelo requerente, inclusive as taxas das Federações Estaduais.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025
ANEXO IV
REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS

DOCUMENTO 01

Sobre o valor arrecadado das Cédulas Desportivas no ano de 2025, o percentual destinado à CBA será de 40% (quarenta por cento) e de 60% (sessenta por cento) às FAUs.

A distribuição dos percentuais pelo sistema PagSeguro permanecerá nos percentuais de 50% (cinquenta por cento) para cada parte, cabendo à CBA, ao final do exercício fiscal de cada ano, apurar o valor referente aos 10% (dez por cento) de cada FAU.

Findo o exercício fiscal e após a assembleia de prestação de contas, os valores apurados ficarão disponíveis para cada FAU através do Programa de Subsídios Desportivos CBA.

O programa visa proporcionar a todas as Federações filiadas linha de financiamento direto na estrutura da sede administrativa, com o objetivo de adequar o espaço físico para atender as necessidades de melhoria na prestação de serviços aos pilotos filiados, contemplando obras, reformas, compra de imóvel para a sede da FAU, aquisição de equipamentos que contribuam no aperfeiçoamento do desempenho das atividades desenvolvidas no fomento do automobilismo regional, e para aquisição de insumos para solenidades de entrega de premiação dos campeonatos regionais, publicação de livros, anuários e afins relacionados ao automobilismo local e programas de aperfeiçoamento e treinamento dos colaboradores (funcionários, diretores de prova, comissários desportivos e técnicos) das FAUS como forma de melhorar o desempenho destes nas atividades relacionadas ao automobilismo.

O acesso ao Programa pelas FAUS se dará mediante a formalização de pedido contendo o valor, destinação dos recursos e respectivo orçamento. O acesso ao Programa pelas FAUS se dará mediante a formalização de pedido contendo o valor, destinação dos recursos e respectivo orçamento. O pedido também pode contemplar despesas já realizadas a partir 01/07/2024, cujo processo se dará em forma de reembolso, devendo a FAU comprovar o(s) pagamento(s) mediante apresentação da(s) respectiva(s) nota(s) fiscal(is) e/ou comprovante(s) de pagamento(s) ao(s) fornecedor(es) ou prestador(es) de serviço(s). **O prazo para apresentação dos projetos e/ou reembolsos findar-se-á em 30/10/2025.**

O pedido, cujo valor disponível para a FAU ultrapassar o montante de R$ 15.000,00 (quinze mil reais), será analisado pelo Conselho Diretor da CBA, caso não seja aprovado, a FAU será comunicada dos motivos da reprovação. Em sendo aprovado, os recursos serão disponibilizados mediante depósito na conta corrente da FAU, cabendo a esta a comprovação da utilização dos valores, em conformidade com o pedido, no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de não ter acesso

ao saldo remanescente a ela destinado na apuração ao final do exercício vigente, até a efetiva comprovação. Caso a FAU já tenha recebido a totalidade do valor a ela destinado, somente terá acesso ao Programa de Subsídios Desportivos CBA dos anos posteriores após regularizar a prestação de contas pendente.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

DAS CUSTAS DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
CDA 2025

O Presidente, do SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO, Dr. Marcelo Coelho de Souza, considerando o que ficou decidido pelo plenário desta corte e no uso de suas atribuições legais, RESOLVE APROVAR, o **Regimento de Custas e Taxas** a vigorar a partir de **01 de janeiro de 2025.**

I –PROCEDIMENTOS E RECURSOS

a) Representação – R$3.010,00 (três mil e dez reais)
b) Mandado de Garantia – R$5.894,00 (cinco mil, oitocentos e noventa e quatro reais);
c) Recurso à Comissão Disciplinar – R$5.894,00 (cinco mil, oitocentos e noventa e quatro reais);
d) Recurso ao STJD – R$9.037,00 (nove mil e trinta e sete reais);
e) Outros Requerimentos – R$5.894,00 (cinco mil, oitocentos e vinte quatro reais).

II - DIVERSOS

a) Cópias física ou digital (por página) – R$1,10 (um real e dez centavos);
b) Despesas Postais: Valores das taxas referentes ao envio postal, além de R$892,00 (oitocentos e noventa e dois reais) quanto às despesas administrativas;
c) Cópia do arquivo de mídia (gravação sessão de julgamento ou qualquer outra gravação anexada ao processo) R$478,00 (quatrocentos e setenta e oito reais), cada.
d) Cópia digitalizada da Pasta de prova – R$335,00 (trezentos e trinta e cinco reais).

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente