



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA, DRIFT E TRACK DAY CAMPEONATO BRASILEIRO DE DRIFT 2022 ULTIMATE DRIFT 2022

REGULAMENTO DESPORTIVO

Este regulamento está organizado conforme o CDI – Código Desportivo Internacional e CDA – Código Desportivo do Automobilismo.

Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato Brasileiro de Drift 2022 - ULTIMATE DRIFT 2022.

Todos os direitos são reservados. Observações sobre os direitos de autor:

- O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste regulamento são de direito da CBA e da New Drift Participações Ltda.
- É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da CBA e da ULTIMATE DRIFT.
- O Autor deste documento é a ULTIMATE DRIFT e a CBA responsáveis pela organização do Campeonato Brasileiro de Drift e Copa do Brasil de Drift 2022, devidamente homologada pela CBA.

A ULTIMATE DRIFT deseja a você uma temporada de competição segura e bem-sucedida.

Contato ULTIMATE DRIFT, Ltda

Rua Augusta 2110, conjunto 11, São Paulo – SP, CEP 01412-000

Dúvidas Gerais

pilotos@ultimatedrif.com.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

1. GERAL

O Campeonato Brasileiro de Drift 2022 será promovido pela empresa New Drift Participações Ltda, sob supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo e Federações locais e será regido pelos seguintes códigos:

1. Código Desportivo Internacional (CDI);
2. Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
3. Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Drift 2022;
4. Regulamento Técnico Específico do Campeonato Brasileiro de Drift 2022;
5. Legislação Desportiva complementar em vigor.

Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor a partir da data determinada nos mesmos, observados os prazos estabelecidos no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

- Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.
- Os adendos somente terão validade quando homologados pela CBA.

O Campeonato Brasileiro de Drift, que terá denominação comercial de ULTIMATE DRIFT, será realizado conforme calendário de datas e locais divulgados antecipadamente através do site oficial da CBA e mídias sociais do Campeonato.

Poderão participar do Campeonato Brasileiro de Drift 2022 – ULTIMATE DRIFT, todos os pilotos filiados e habilitados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), observando os termos deste regulamento.

1.1 INSCRIÇÕES:

O Campeonato Brasileiro de Drift 2022 será composto por duas categorias:

- Ultimate Light
- Ultimate PRO

No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) ou do recibo emitido pela Federação de Automobilismo de seu Estado (Fau`s), estando ambos dentro do seu prazo de validade.

Todos os concorrentes e pilotos, ao assinar a ficha de inscrição, se comprometem a respeitar o texto deste Regulamento Desportivo Geral, bem como, de todos os dispositivos citados neste regulamento.

É expressamente proibido participar dos treinos livres, classificatórios, warm up ou batalhas sem estar regularmente inscrito.

- O valor da inscrição deverá constar no Regulamento Particular da Etapa.

O piloto poderá realizar sua inscrição conforme as normas que serão antecipadamente divulgadas e constarão do Regulamento Particular de Prova.

Para efetuar a inscrição na categoria Ultimate Light, o piloto não poderá ter se classificado entre os 10 melhores pilotos no Campeonato Brasileiro de Drift dos anos anteriores.

Para os demais pilotos, será permitida a inscrição nas duas categorias, desde que utilizem carros diferentes para cada uma delas (previamente vistoriados). Se houver prova com horários simultâneos, o piloto deverá optar por uma delas. (Não será permitido que pilotos compartilhem seus carros na mesma categoria).

O Campeão da categoria Ultimate Light deverá obrigatoriamente migrar para a categoria PRO nos anos seguintes.

Caso os comissários desportivos constatem vantagem aparente no nível de algum competidor da Light, os mesmos poderão vetar sua participação na categoria dos iniciantes.

Pilotos com idade de 14 anos, poderão participar da Categoria Ultimate Light, desde que estejam qualificados por meio de curso presencial, e de posse de certificado de conclusão e aptidão, emitido por escola de pilotagem credenciada pela Ultimate Drift (citadas abaixo). Esse certificado deverá ser enviado para a CBA para emissão da Cédula Desportiva (PD).

Escolas credenciadas:

- 1) Nome: Drift Aula
Responsável: Christopher Siqueira
End. Avenida Comendador Franco, 4272 Curitiba PR
Fone: (47) 98844-5657
- 2) Nome: Drift Escola (Box Sul, cursos de pilotagem)
Responsável: Márcio Vieira
End. Rua Inácio Francisco de Sousa, 1597 Box F631
Penha SC
Fone: (47) 99193-1123



3) Nome: Drift Gakkou
Responsável: Carlos Miyanishi Guimarães
End. Avenida Campinas, 209 Taboão da Serra SP
Fone: (11) 97082 2411

4) Nome: Escola de Drift Sheriff Barion
Responsável: João Barion

End. Av. Cesário Carlos de Almeida, 521 Laranjal Paulista
SP
Fone: (11) 99969-4936

1.2 ETAPAS E CRONOGRAMAS:

Cada etapa do Campeonato Brasileiro de Drift 2022 – ULTIMATE DRIFT terá seu Regulamento Particular de Prova onde será definido o cronograma, com datas e locais das etapas. Farão parte do Regulamento Particular de Prova a definição das autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

O Campeonato será realizado em 5 etapas, no qual os pilotos competem em um modelo classificatório e de batalhas entre dois pilotos através de chaveamento eliminatório. A definição do local, data, número de dias e horários serão divulgados através do Regulamento Particular de Provas. Os locais e as datas serão ainda divulgadas através do calendário oficial de eventos da Confederação Brasileira de Automobilismo. O número de etapas, locais e datas poderão sofrer alterações, que serão divulgados no calendário oficial de eventos da CBA.

1.3 DEFINIÇÕES:

As baterias Qualificatórias serão realizadas de forma individual, em horário definido no Regulamento Particular de Prova, e explicada mais à frente.

As Batalhas são realizadas entre dois pilotos, explicada mais à frente.

- Piloto Líder, é o piloto que vai a frente durante a batalha.
- Piloto Perseguidor, é o piloto que vai atrás durante a batalha.

O julgamento das Qualificatórias e Batalhas serão realizados por três juízes, de modo presencial ou remotamente, definido no Regulamento Particular de Provas.

Os pilotos se qualificarão individualmente para determinar sua posição, e de acordo com sua posição conquistada será alocado no chaveamento pré-definido.

1.4 REUNIÃO COM A DIREÇÃO DE PROVA - (BRIEFING)

É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing (ou seu Chefe de equipe) poderá acarretar em punição e multa de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos.

Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá às regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

1.5 CONDUTA DESPORTIVA

Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA e os Regulamentos que compõe o Campeonato.

Durante todas as atividades oficiais, os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA.

É proibido antes, durante ou após qualquer atividade oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA.

2. PROCEDIMENTO PARA LARGADA

A linha de largada estará situada no início do percurso e é frequentemente marcada pelo "Arco Inicial da ULTIMATE DRIFTING". Será o ponto de largada oficial de cada volta Qualificatória e Batalha, onde haverá uma luz de partida ou sinal emitido pelo oficial da linha de partida, que sinaliza quando o (s) veículo (s) pode (m) partir.

Normalmente haverá uma chicane (Figura 1) na largada, projetada para exigir que o piloto líder diminua a velocidade após a linha de partida, permitindo assim que o piloto perseguidor esteja o mais próximo possível no momento da iniciação.

O veículo do piloto perseguidor poderá deixar a linha de partida antes que a luz de partida se apague (ou sinalização feita pelo oficial de largada), com o objetivo de manter a proximidade na iniciação.

2.1 Tempo de posicionamento para qualificação e batalhas

Qualificação: Os pilotos receberão uma lista com a ordem de entrada na pista para a sua classificação. Os 5 primeiros desta lista devem estar posicionados na fila de entrada (local definido e indicado durante o briefing) 5 minutos antes do horário informado no cronograma da prova. Os pilotos subsequentes deverão seguir a mesma regra a partir do momento de início da qualificação. A organização se reserva ao direito de informar somente o horário de início e término das qualificatórias. Equipes e pilotos devem ficarem atentos a suas posições na fila.

Batalhas: Os pilotos receberão uma lista com a ordem de entrada na pista durante as batalhas. Os pilotos das primeiras 4 batalhas desta lista devem estar posicionados na fila de entrada (local definido e indicado durante o briefing) 5 minutos antes do horário informado no cronograma da prova. Os pilotos subsequentes deverão seguir a mesma regra a partir do momento de início das batalhas. A organização se reserva ao direito de informar somente o horário de início e término das batalhas. Equipes e pilotos devem ficarem atentos a suas posições na fila.

O tempo máximo de 5 minutos será aplicado também no retorno para batalha após um “mais uma vez” (empate) ou tenha acabado de sair de uma batalha e sua chave será a próxima.

2.1. CHICANE

Se o piloto líder atingir um ou mais cones dentro da chicane (Figura 1) durante uma batalha, a batalha será interrompida e reiniciada. O aviso aos pilotos se dará por meio de um sinalizador, bandeira vermelha ou luzes. A localização do sinalizador, bandeiras ou luzes de reinício será discutida durante os briefings antes da competição.

Se o piloto líder atingir um ou mais cones na segunda largada, haverá outro reinício.

Se o piloto líder atingir um ou mais cones na terceira largada, ele receberá um INCOMPLETO automático.

Em caso de dúvida, os juizes ou oficiais de competição poderão autorizar o reinício da largada.

2.2. INICIAÇÃO

O veículo do piloto líder ou piloto que estiver andando sozinho deve ficar de lado dentro do ponto de iniciação, demarcado por 3 grupos de cones em sequência “3, 2, 1” colocados na pista, considerando o último cone como “ÚLTIMO PONTO DE INICIALIZAÇÃO VÁLIDO” (Figura 2).

Para o procedimento do piloto perseguidor em batalhas, consulte PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO EM BATALHAS.

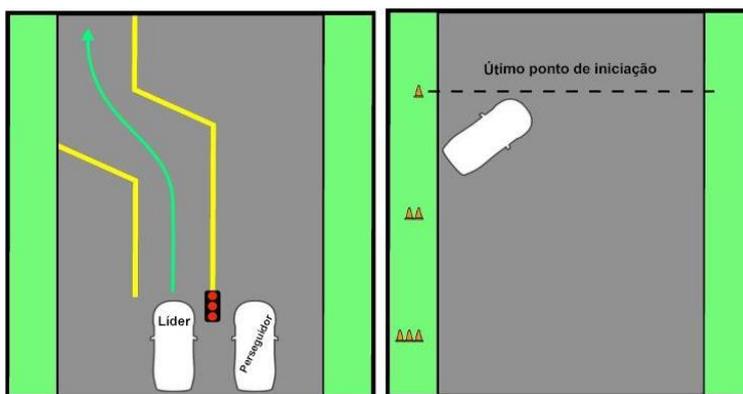


Figura 1

Figura 2

3. FORMATO DE QUALIFICAÇÃO

A organização poderá optar entre 03 formas de qualificação, que será informada durante o Briefing, anteriormente ao início da qualificação.

OPÇÃO 01: Tradicional: Os pilotos farão duas voltas não consecutivas no percurso na ordem inversa da atual classificação do Campeonato. Para a primeira etapa a ordem será determinada pelo resultado final do Campeonato Brasileiro de Drift do ano anterior, sendo os novos pilotos os primeiros a irem a pista em ordem alfabética, iniciando pelos pilotos com a letra A.

OPÇÃO 02: Knockout Qualifying: A qualificação consistirá em no máximo duas voltas, não consecutivas, com ordem de entrada conforme OPÇÃO 01 (tradicional). Após primeira volta de qualificação, essa já determinará uma ordem de classificação, onde as primeiras 16 posições serão imediatamente preenchidas e bloqueadas, não sendo autorizada a 2ª volta para esses pilotos.

Os pilotos restantes serão chamados para uma segunda volta e continuarão disputando as posições a partir da 17ª posição até 32ª posição de classificação para determinar sua posição na Qualificação, seguindo portanto, os critérios da qualificação tradicional.

No Knockout Qualifying, para efeitos de processamento de software de julgamento, os pilotos que se classificarem entre os 1º e 16º, receberão automaticamente, pontuação máxima na segunda volta, desta forma, suas posições serão bloqueadas.

Exemplo:

- Piloto A realiza obtém 95 pontos na volta 1 e ocupa a 01ª posição na qualificação, após todos os pilotos completarem a primeira volta, esse piloto terá sua posição bloqueada e garantida como Top Qualify e não será permitida sua segunda volta.
- Piloto B obtém 69 pontos na 1ª volta e ocupa a 17ª posição na qualificação, após todos os pilotos completarem a primeira volta, esse piloto será chamado para a segunda volta, podendo melhorar a sua pontuação de volta, mas não ocupar posição superior a 17ª e, sua classificação entre os demais participantes da segunda volta obedecerá os critérios de qualificação tradicional.

OPÇÃO 03: Super Qualifying: Os pilotos farão apenas uma volta classificatória e, todos aqueles que entrarem na pista, ainda que não pontuarem, desde que aptos à competirem, irão compor o chaveamento de batalhas conforme critérios de desempate e, se necessário, participarão de Repescagem descrita no item 3.5 para definição do Top 32.

No Super Qualifying, para efeitos de processamento de software de julgamento, os pilotos que zerarem sua volta, receberão automaticamente 1 ponto (um ponto) no critério LINHA a fim de:

- A. Diferenciar do piloto que não entrou na pista ou não está apto para realizar a batalha.
- B. Posicionar o piloto na ordem de qualificação seguindo os critérios de desempate já descritos no item 11.3.1.

Para as opções de qualificação 01 e 02, os pilotos que não pontuarem, ou seja, obterem nota Zero na duas voltas, não estarão aptos para participarem do chaveamento de batalhas.

3.1. CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO

A. **Linha** - Os pilotos serão julgados por sua capacidade de preencher zonas externas e alcançar áreas de “touch-and-go” em movimento com a traseira de seus veículos e por sua capacidade de alcançar pontos de recorte internos com a frente de seus veículos sempre mantendo o veículo no drift.

B. **Ângulo** - Os pilotos serão julgados por sua capacidade de concluir o percurso, mantendo um alto grau de ângulo que lhes permita manter o ritmo em áreas que não são consideradas zonas de desaceleração. Durante o percurso o ângulo deve ser constante, variações de ângulo trarão deduções na pontuação.

DEDUÇÕES PARA LINHA E ÂNGULO SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Iniciação dupla;
- Inconsistência no ângulo;
- “Touch-and-go” que desequilibrem o carro;
- Pneu fora da pista ou marcação;
- Não passar nos locais demarcados;
- Alinhar o carro deixando de fazer drift;
- Falta de ângulo.

C. **Estilo** – O estilo analisará o comportamento do veículo durante todo o percurso. O estilo é separado em duas categorias: Fluidez e Comprometimento.

1. **Comprometimento** - Comprometimento refere-se à dinâmica do veículo ao longo do percurso e agressividade do piloto com confiança e sem correções. Idealmente, o veículo deve manter o impulso fora das zonas de desaceleração enquanto se aproxima das paredes e dos contornos do percurso com confiança e determinação sem correções.

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Não aceleração ou aceleração parcial antes da iniciação;
- Iniciação lenta ou depois do último ponto de iniciação;
- Desaceleração fora das zonas de desaceleração;
- Aproximação tímida / conservadora de paredes ou zonas de marcação.

2. **Fluidez** - O juiz de estilo avaliará a rapidez com que o ângulo foi alcançado, a suavidade e correções com que o piloto alcançou o ângulo e se o piloto alcançou ou não a quantidade desejada de ângulo.

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Rotações lentas;
- Rotações escalonadas (controlando o volante para adicionar pequenas quantidades de ângulo por vez);
- Rotações imprecisas (alcançar um grau de ângulo e adicionar ou subtrair o ângulo no meio da curva).

3.2. PONTOS DE QUALIFICAÇÃO

Para chegar a pontuação na qualificação a pista será dividida em setores, cada setor terá uma pontuação específica em linha e ângulo. A imagem abaixo serve como referência, em cada pista o mapa de pontuação será fornecido pelos juizes durante o briefing.

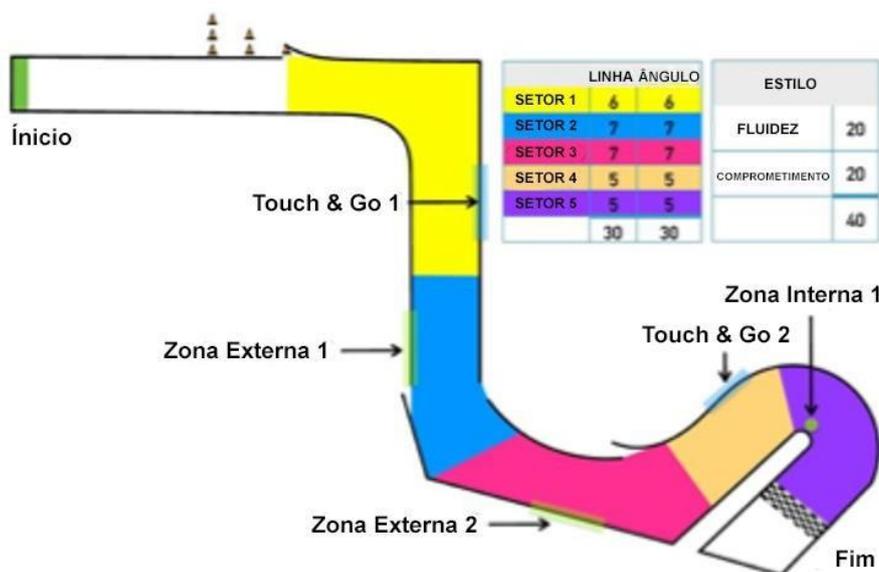


Figura 3

Linha - 30 pontos

Os pontos de linha serão divididos por setores em cada pista. (Figura 3) Os pontos de linha terão grande influência da forma que transita entre os pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de “touch- and-go”.

Ângulo - 30 pontos

Os pontos de ângulo serão divididos por setores em cada pista. (Figura 3) Os pontos de ângulo terão uma grande influência da forma que é utilizado nos pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de “touch- and-go”x. Devendo o ângulo, sempre que possível, ser o principal responsável pela desaceleração dos veículos nas áreas de desaceleração durante o percurso.

Estilo - 40 pontos

Os pontos de estilo são separados em 2 categorias: Fluidez e Comprometimento, sendo avaliados em todo o percurso, desde a linha de partida até a linha de chegada.

- **Fluidez - 20 pontos;**
- **Comprometimento- 20 pontos.**

3.3. VOLTAS DE QUALIFICAÇÃO INCOMPLETAS

Se um piloto cometer algum dos seguintes erros em uma volta de qualificação, ele não receberá uma pontuação para essa volta e, portanto, a volta será considerada INCOMPLETA.

- Rodar;
- Drift contrário – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta.

3.4. IMPREVISTOS NA QUALIFICAÇÃO

No caso de o Treino Qualificatório não poder ser concluído, devido à chuva ou outras circunstâncias, a ordem de qualificação será estabelecida pela classificação da etapa anterior ou pelo resultado do Campeonato Brasileiro anterior, se for início de temporada, ficando os novos entrantes nas últimas posições por ordem alfabética, iniciando com a letra A na melhor colocação entre os novos entrantes.

No caso de chuva ou clima que não cause cancelamento da qualificação, os juízes têm o direito de fazer ajustes nos critérios de julgamento e subseqüentemente disseminar essas informações para os pilotos.



3.5. REPESCAGEM E PONTUAÇÃO

Se no Briefing de prova for definido o modelo Qualificatório com repescagem, serão utilizadas as regras a seguir:

Caso o número de participantes da etapa exceda a 32 pilotos, os pilotos qualificados após a 30ª posição e até a 46ª posição, poderão, caso aptos, participar da Repescagem.

A Repescagem será realizada no formato eliminatório, por meio de batalhas, com chaveamento próprio de repescagem e com os mesmos critérios já estabelecidos nesse regulamento no item 4. **FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS.**

Os pilotos, classificados após a posição 30ª até a posição 46ª e que não zerarem sua(s) volta(s) de qualificação), participarão de uma repescagem, na qual os 02 finalistas (estando com seus carros aptos para as batalhas) ocuparão as posições 31 e 32 na chave de batalhas, respeitando sua ordem de classificação inicial, ou seja, o melhor classificado ocupará a posição de número 31 e o segundo, a de número 32 e, conseqüentemente terão direito a pontuação estabelecida para essas posições de qualificação.

No formato **SUPER QUALIFICAÇÃO**, a repescagem será realizada pelos pilotos aptos, no modelo eliminatório de batalhas, com chaveamento próprio de repescagem e com os mesmos critérios já estabelecidos nesse regulamento no item

4. FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS.

Os pilotos qualificados são colocados em uma posição padrão da chave de Batalhas, anexo 01, com base na posição de Qualificação

As batalhas são disputas de eliminação única, que consistem em duas voltas por batalha, com o vencedor avançando na chave. O piloto com melhor resultado na Qualificatorias sempre liderará a primeira volta, sendo:

- Volta 01 - O Piloto A está na posição de líder, com o Piloto B na posição de perseguidor;
- Volta 02 - O Piloto B está na posição de líder, com o Piloto A na posição de perseguidor.

Os juízes assistirão a volta 1 e a volta 2. Eles também compararão as duas voltas de Líder e de Perseguidor e determinarão qual piloto foi o melhor piloto no geral.

Cada batalha consiste em duas voltas, dando aos pilotos a oportunidade de estar nas posições de líder e perseguidor.

Durante cada batalha, o piloto líder deve cumprir os requisitos de Qualificação estabelecidos pelos juízes nos briefings, enquanto o piloto perseguidor deve imitar a linha, o ângulo, o ritmo e as transições do piloto líder durante o percurso, mantendo-se o mais próximo possível. No entanto o piloto perseguidor deve tomar cuidado para não prejudicar sua linha e ângulo ao tentar se aproximar muito do piloto a sua frente.

O resultado das batalhas será consequência da análise de três juízes que deverão declarar seus votos sendo: 1. Piloto A vence; 2. Piloto B vence; 3. **Mais Uma Vez** (não foi possível determinar um vencedor e os pilotos deverão realizar mais uma batalha).

Para um piloto ser considerado vencedor da Batalha, ele tem que receber no mínimo dois votos como vencedor, caso isso não ocorra a batalha irá automaticamente para o procedimento denominado **Mais Uma Vez**. Exemplo: Se um juiz votar no piloto A, um juiz votar no piloto B e um juiz votar no **Mais Uma Vez** (para repetir a batalha), devido à falta de voto majoritário, a Batalha será automaticamente repetida.

O procedimento **Mais Uma Vez** não é destinado a batalhas mal executadas. Os juízes se reservam o direito de fazer um julgamento em batalhas que contenham uma variedade múltipla de erros e / ou deduções e declarar um vencedor.

Se um veículo estiver quebrado ou incapaz de movimentar até a linha de largada no momento que for convocado, o outro competidor deve fazer uma volta única e completa (fazendo Drift) para poder seguir em frente na competição. Se este piloto rodar durante essa, a mesma não será invalidada, pois o objetivo da mesma é apenas de demonstrar que está apto a seguir na competição. Caso ele quebre o carro, logo após essa largada, ele será considerado o vencedor da batalha, mas não participará da próxima batalha perdendo por **WO**.

Se ambos os competidores não se apresentarem para a batalha, a mesma será considerada como **Não Realizada**, e os dois competidores estarão automaticamente desclassificados.

4.1. CRITÉRIOS DE JULGAMENTO EM BATALHA

4.1.1. OBJETIVOS DO PILOTO LÍDER:

- Executar uma volta de qualificação de 100 pontos;



- Executar uma volta que permita que o piloto perseguidor mantenha proximidade;
- Seguir o mapa de desaceleração.

4.1.2. DEDUÇÕES DO PILOTO LIDER:

- Menos ângulo do que o ideal para as voltas de qualificação;
- Uma linha mais fechada do que na volta de qualificação;
- Transições ruins;
- Tentar se distanciar do piloto perseguidor comprometendo Linha, Ângulo ou Estilo.

4.1.3. OBJETIVOS DO PILOTO PERSEGUIDOR:

- Iniciar no mesmo local do piloto líder;
- Manter a maior proximidade possível pelo maior tempo possível com o piloto líder;
- Manter o mesmo ou mais ângulo do que o piloto líder;
- Imitar as transições e linha do piloto líder ao longo da volta;
- Manter o drift até passar a linha de chegada.

4.1.4. DEDUÇÕES DO PILOTO PERSEGUIDOR:

- Utilizar uma linha mais fechada do que do piloto líder;
- Utilizar um ângulo menor do que do piloto líder;
- Tempo e local da iniciação;
- Tempo das transições e pilotagem geral em comparação com o piloto líder.

4.2. MAPA DE DESACELERAÇÃO

O MAPA DE DESACELERAÇÃO fornece uma representação gráfica do percurso demonstrando os locais em que os juízes permitem que o piloto líder esteja com o pé fora do acelerador, freando ou utilizando o freio de mão. (Figura 4)

As voltas do piloto líder que não estejam de acordo com a representação gráfica do percurso receberão deduções. O MAPA DE DESACELERAÇÃO será usado para verificar falhas e colisões em batalhas.

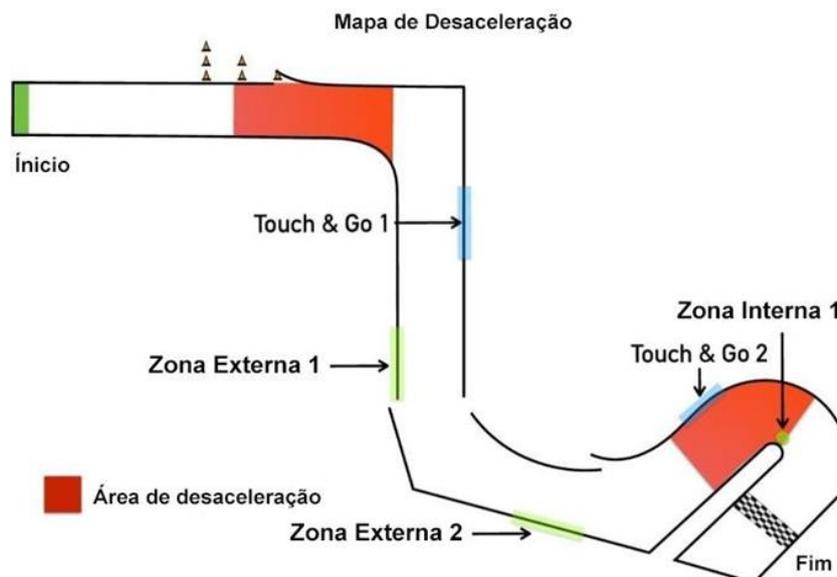


Figura 4

4.3. VOLTAS INCOMPLETAS NAS BATALHAS

Se um piloto cometer um dos seguintes erros em uma volta de batalha, ele não receberá uma pontuação para essa volta e, portanto, a volta será considerada incompleta.

Os seguintes erros consistem uma volta INCOMPLETA nas batalhas.

- Rodar;
- Drift contrário – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta;
- Colisão considerada antidesportiva ou excessiva;
- Um piloto perseguidor intencionalmente não perseguir com proximidade o piloto líder na segunda volta depois que um INCOMPLETO do outro piloto na volta anterior;



- Três reinícios de largada consecutivos em função de tocar nos cones na inicialização;
- Passar o piloto líder de forma ilegal - resulta em um INCOMPLETO para o piloto perseguidor;
- Ser ultrapassado de forma legal resulta em um INCOMPLETO para o piloto líder.

4.4. ULTRAPASSAGENS

Ultrapassar é permitido nas batalhas da ULTIMATE DRIFT. A ultrapassagem não é necessária, mas é legal para o piloto perseguidor, desde que todas as quatro condições a seguir sejam atendidas:

1. O piloto líder deve estar fora da pista ou completamente fora do traçado;
2. O piloto perseguidor só pode ultrapassar em um local de Clip-Point interno;
3. O piloto perseguidor só pode ultrapassar o piloto líder pelo lado de dentro da curva;
4. O piloto perseguidor se torna o piloto líder depois que o piloto perseguidor ultrapassa completamente o piloto líder.

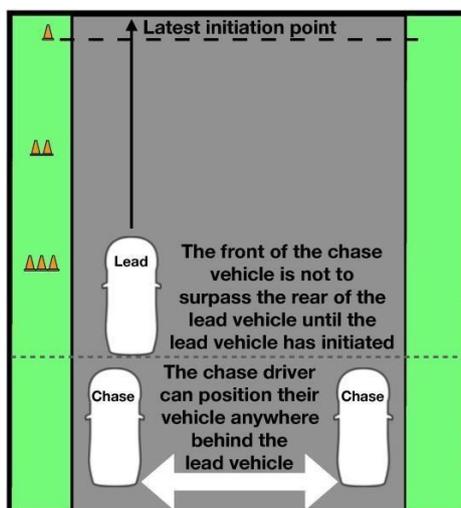
Após a conclusão de uma ultrapassagem legal executada corretamente, o piloto perseguidor se tornará o piloto líder e deve concluir a volta de acordo com os critérios de julgamento. Uma vez concluída a volta, o piloto que foi ultrapassado receberá um INCOMPLETO nessa volta.

4.5. PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO NA BATALHA

Em um esforço para fornecer aos pilotos a escolha de qual técnica de iniciação eles gostariam de utilizar, foi implementado um procedimento de iniciação que deve ser seguido pelo piloto líder e piloto perseguidor.

INICIAÇÃO EM FILA ÚNICA:

- O piloto líder pode iniciar da maneira que desejar;
- A parte frontal do veículo do piloto perseguidor não deve ultrapassar a traseira do veículo do piloto líder até que o piloto líder tenha realizado sua iniciação;
- O piloto perseguidor pode posicionar seu veículo em qualquer lugar atrás do veículo do piloto líder antes da iniciação.



Violações do procedimento de iniciação podem resultar em uma reinicialização, INCOMPLETO ao piloto que cometeu o erro ou deduções da volta, quem tomará essa decisão serão os juízes de acordo com o grau dos erros e suas consequências.

5. CONTATOS E COLISÕES NAS BATALHAS

O contato do veículo durante as batalhas de drift é algo que se reconhece como parte do esporte, no entanto, colisões de veículos durante uma batalha exigem regras e diretrizes específicas.

5.1.1. VEÍCULO LIDER

Se o piloto líder perder o controle do drift, deixar de fazer drift, sair da linha ou reduzir desnecessariamente a velocidade ou mais do que um fator em conjunto e o piloto perseguidor atingir o piloto líder, o piloto líder pode ser considerado culpado pela colisão.

Cada juiz dará sua opinião quanto a culpa da colisão e a maioria dos votos vence. Causando um INCOMPLETO ou a exclusão do piloto líder daquela batalha.

5.1.2. VEÍCULO PERSEGUIDOR

Se um piloto perseguidor tiver uma colisão com um piloto líder, mas o piloto líder não tiver cometido nenhum erro, o piloto perseguidor poderá ser considerado culpado. Cada juiz dará sua opinião quanto a culpa da colisão e a maioria dos votos vence. Causando um INCOMPLETO ou a exclusão do piloto perseguidor daquela batalha.

5.2. DANOS POR COLISÃO

Ocorrendo uma colisão, os juízes verificarão a culpa. Caso seja imputado um ato antidesportivo o Comissário será informado e poderá impor punições como desqualificação da prova, multas, exclusão do campeonato entre outras.

No caso de um incidente ocorrer no percurso, mas não houver registro visível que determine a culpa, os juízes poderão, em seu melhor julgamento, determinar a culpa ou definir como culpa compartilhada, analisando a volta somente até aquele ponto ou pedindo uma nova relargada. Caso haja solicitação de tempo para reparo, por alguma das partes (ou ambos no caso da culpa compartilhada). Os comissários irão averiguar a possibilidade do reparo, que, sendo concedido, não poderá ultrapassar o limite de tempo de **“10 minutos”**, a ser definido pelos comissários desportivos. Desde que a culpa não seja atribuída somente ao solicitante do reparo. Em alguns casos, os danos sofridos nos veículos podem levar tempo para serem reparados. Somente o piloto que não for considerado culpado pode solicitar até **10 minutos** para consertar seu veículo, sem usar o seu **“5 minutos”** da Competição.

Se o caso acima ocorrer na **batalha final** ou imediatamente antes do início desta, os Comissários poderão decidir a melhor maneira de proceder no sentido de concluir a competição. Exemplo: permitir um tempo adicional além dos 5 minutos para reparos, sem ultrapassar o limite de tempo máximo de 10 minutos, já considerando os **“5 minutos”** permitidos a cada piloto por etapa, caso este ainda não tenha sido utilizado no decorrer da competição.

5.2.1. COLISÕES NA VOLTA 01

Se um veículo não puder ser reparado após uma colisão e o piloto deste veículo não for considerado culpado durante o incidente, o Comissário Técnico verificará se o veículo pode ser reparado no tempo de 10 minutos, caso o veículo não seja reparável a tempo o piloto que não teve culpa será considerado vencedor da batalha. O piloto receberá pontos por vencer essa batalha. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continuará na competição.

Se o caso acima ocorrer na **batalha final** ou imediatamente antes do início desta, o Comissário Técnico poderá decidir a melhor maneira de proceder no sentido de concluir a competição. Exemplo: permitir um tempo adicional além dos 10 minutos para reparos, sem ultrapassar o limite de tempo máximo de 15 minutos. (Não poderá extrapolar o tempo máximo de 15 minutos, já considerando os **“5 minutos”** permitidos a cada piloto por etapa, caso este ainda não tenha sido utilizado no decorrer da competição).

Se durante a primeira volta da batalha o veículo do piloto líder e do piloto perseguidor se danificarem e não for possível a recuperação dentro do tempo de 10 minutos e não puderem continuar devido a danos excessivos, e nenhum piloto for considerado culpado, o vencedor será determinado com base na posição mais alta da Qualificação, mas nenhum dos pilotos seguirão na competição.

Se ocorrer uma situação em que os juízes possam verificar que o piloto líder tem um mau funcionamento do veículo que leva a uma colisão ou causa um INCOMPLETO ao piloto perseguidor, o piloto líder receberá um INCOMPLETO. Se o dano sofrido no veículo do piloto perseguidor for grave o suficiente para que os principais reparos necessários para continuar na competição não possam ser realizados dentro dos 10 minutos o piloto líder será eliminado da competição e a vitória concedida ao piloto perseguidor. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continuará na competição. EXEMPLO: O piloto líder deixa cair o óleo no percurso e o piloto perseguidor desliza claramente através do óleo e bate na parede, causando danos extensos ao veículo.

No caso dos veículos terem contato durante a volta (os contatos são considerados parte do drift, em muitos casos são considerados incidente de competição e não precisam decidir de quem é a culpa pois não atrapalhou a volta de nenhum dos pilotos) que podem ou não ter afetado um dos carros mesmo sem ter sido uma falha dos pilotos, o Comissário Técnico pode inspecionar os dois veículos por razões de segurança, e decidir se os veículos precisam fazer reparos ou não, a fim de garantir a segurança dos pilotos e de outros.

No cenário acima, se o resultado resultar em um piloto com um furo no pneu ou um dano na roda, o Comissário Técnico pode solicitar que ambos os pilotos troquem seus pneus e / ou rodas para garantir que um piloto não receba vantagem sobre o outro.

5.2.2. COLISÕES NA VOLTA 02

Se ocorrer uma colisão na segunda volta de uma batalha, os juízes verificarão de quem é a culpa e em seguida, analisarão a primeira volta para julgar o resultado da batalha. Caso os juízes decidam por **Mais Uma Vez** decorrente de um empate, o Comissário Desportivo será informado e a batalha volta a ser realizada por inteiro com duas novas voltas.

Se durante a segunda volta da batalha ambos os veículos se danificarem e não for possível definir o piloto culpado, o vencedor será determinado com base na análise da primeira volta da batalha e da segunda volta até o momento da colisão.

Se ocorrer uma colisão na segunda volta de uma batalha, os juízes verificarão de quem é a culpa e em seguida, analisarão a primeira volta para julgar o resultado da batalha. Caso os juízes decidam por um piloto vitorioso, o piloto terá até o momento de sua próxima batalha para consertar seu carro, caso danificado na colisão.

Caso o piloto vencedor da batalha, que não foi considerado culpado e tenha sido imediatamente chamado para próxima batalha, este poderá solicitar 10 minutos para organização a fim de reparar seu veículo, se a próxima batalha for a “batalha final”, ainda assim seguindo os critérios para “primeira volta de batalha” do art. 5.2.1.

6. DANOS NOS PNEUS DURANTE BATALHA

No caso de um pneu aparecendo o arame de amarração, não será permitida a largada do piloto. O piloto não pode alinhar para a primeira volta com um pneu muito desgastado e os pneus precisam resistir as duas voltas, não sendo permitido troca de pneus entre as voltas da mesma batalha, salvo nos descritos abaixo.

Trocas de pneus traseiros não serão permitidas durante a batalha, mesmo durante o tempo de “**5 minutos**” que pode ser pedido pelos pilotos, a menos que ocorra uma quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou o pneu descole da roda. Neste caso os dois pilotos participantes da batalha têm o direito de trocar o pneu localizado na mesma posição do carro para que não haja vantagem ou desvantagem sobre os pilotos.

7. REPARO NO VEÍCULO DURANTE BATALHA

Reparos nos veículos durante as batalhas são permitidos dentro do Tempo de “**5 minutos**” que pode ser utilizado uma única vez durante cada etapa. Importante, os veículos não podem ser ajustados entre a primeira e a segunda volta de uma batalha, mesmo que dentro do Tempo de “**5 minutos**”. Isso inclui trocas de pneus, ajustes de pressão dos pneus, ajustes da suspensão, abastecimento de combustível, ou qualquer outro ato que não seja resultado de reparo de uma colisão ou problemas no veículo.

8. TEMPO DE “5 minutos”

Para manter a segurança na competição, as equipes podem solicitar um Tempo de “**5 minutos**” para fazer os reparos necessários durante os treinos Qualificatórios e Batalhas. O Tempo de “**5 minutos**” não deve ser usado para fins estratégicos. Somente o piloto ou seu chefe de equipe, devidamente indicado no ato da inscrição, poderá solicitar o Tempo de “**5 minutos**”.

*** Caso o carro esteja no box, a solicitação deve ser feita para um comissário CBA antes de ser chamado para a batalha ou volta qualificatória.

*** Caso o carro esteja na pista, o piloto não poderá se dirigir ao box antes de solicitar ao comissário da CBA o tempo de 5 minutos, para que o mesmo acompanhe durante o trajeto até o box e faça o start do cronometro.

Somente um Comissário CBA pode conceder o Tempo de “**5 minutos**”. O piloto não terá direito ao Tempo de “**5 minutos**” se for considerado injustificado pelo Comissário.

As trocas de pneus não serão permitidas durante o Tempo de “**5 minutos**”, a menos que ocorra uma quebra ou danos na roda / pneu. Os pneus deverão obrigatoriamente durar 2 voltas consecutivas nas batalhas.

O Tempo de “**5 minutos**” são para reparos do veículo, não serão permitidos quaisquer tipos de ajustes como pressão dos pneus ou na suspensão.

Os competidores que não fizerem os reparos necessários nos prazos estipulados serão desqualificados da competição e perderão para o piloto adversário.

O piloto pode usar apenas um (1) Tempo de “**5 minutos**” durante cada etapa. O Tempo de “**5 minutos**” pode ser usado durante Qualificatórias ou Batalhas. Solicitações de tempo limite de competição adicionais e simultâneas não são permitidas, a menos que citadas em outras seções destas regras.

O Tempo de “**5 minutos**” só poderá ser pedido pelo Comissário CBA, caso julgue necessário qualquer tipo de reparo no veículo.

8.1. PROCEDIMENTO DO TEMPO DE “5 minutos”

O piloto e / ou os membros da equipe não devem executar nenhum trabalho no veículo antes do Comissário iniciar o procedimento do Tempo de “**5 minutos**”. Inspeção visual externa sem encostar no carro é permitida.

O relógio com a contagem de cinco “**5 minutos**” começa quando o Comissário diz ao piloto / membro da equipe para começar, e não quando o veículo chega ao local onde será reparado. Se for usado um caminhão de reboque, o veículo pode ser colocado em suportes de cavalete sem considerar o tempo dos “**5 minutos**”. O caminhão de reboque também deve deixar o local antes de iniciar os cinco “**5 minutos**”. O Comissário anunciará quando o trabalho poderá começar e o controle do tempo decorrido deverá ser feito exclusivamente pelo Comissário. Todo o procedimento de reparo precisa ser concluído quando atingir os “**5 minutos**”.

Ao final dos “**5 minutos**” o carro precisa estar no chão e pronto para seguir até a linha de largada não sendo permitidos mais nenhum tipo de reparo.

Cinco “5 minutos” se esgotarão se o seu veículo estiver:

- Com o reparo incompleto ou inadequado;
- Fora do chão (em cima dos cavaletes);
- Sem segurança para retornar a pista.

Se a situação for elegível para a substituição de pneus por consequência de furos ou quebras, a troca de pneus também deverá ser concluída dentro dos “**5 minutos**” previstos.

9. BANDEIRAS

AMARELA - Cuidado, houve um incidente na área coberta pela bandeira. O percurso pode ser parcial ou totalmente bloqueado. Reduza a velocidade, esteja preparado para mudar de direção ou parar, passe pelo incidente com cuidado. Ultrapassar não é permitido.

VERMELHA - A sessão foi interrompida. Tenha cuidado e pare imediatamente. Ultrapassar não é permitido. Esteja preparado para avançar para o pit lane, se assim for indicado.

10. VEÍCULOS RESERVA

Os pilotos poderão trocar de veículo até o momento dos treinos qualificatórios, após o piloto iniciar sua primeira volta do qualificatório não poderá mais trocar de veículo até o final da etapa.

11. PONTOS DO CAMPEONATO

Os pontos são concedidos com base na colocação do treino qualificatório e classificação final das batalhas, os pontos acumulados da temporada determinarão a ordem do campeonato.

A colocação do terceiro lugar em diante é definida pelo piloto com melhor resultado nos treinos qualificatórios dentro das chaves de avanço. Exemplo: os pilotos que foram eliminados na primeira rodada de batalhas do Top 16 serão



classificados de Nono a Décimo Sexto lugares, ficando em Nono lugar o piloto mais bem qualificado entre os oito pilotos eliminados.

No Campeonato Brasileiro de Drift 2022 não haverá descarte e a 5ª etapa contará com pontuação dobrada.

11.1. PONTOS DO TREINO QUALIFICATÓRIO

PONTUAÇÃO DO QUALIFICATÓRIO	
POSIÇÃO	PONTOS
1º	6
2º	5
3º	4
4º ao 8º	3
9º ao 16º	2
17º ao 32º	1

11.2. PONTOS DAS BATALHAS

PONTUAÇÃO DAS BATALHAS	
POSIÇÃO	PONTOS
1º	100
2º	80
3º ao 4º	64
5º ao 8º	48
9º ao 16º	32
17º ao 32º	16

11.3. CRITÉRIOS DE DESEMPATE

Os critérios de desempate são:



11.3.1 DESEMPATE NA QUALIFICAÇÃO

Se ocorrer um empate na pontuação de qualificação, o desempate será dado seguindo os seguintes critérios em ordem:

- 1º - maior soma da pontuação das Voltas de qualificação;
- 2º - maior soma na pontuação dada para Ângulo das voltas de qualificação; 3º - maior soma na pontuação dada para Linha das voltas de qualificação;
- 3º - maior soma na pontuação dada para Linha das voltas de qualificação;
- 4º - maior soma na pontuação dada para Estilo das voltas de qualificação;
- 5º - O piloto que entrou depois na pista, pela ordem de entrada oficial de qualificação informada pela organização.

11.3.2 DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO

Se ocorrer um empate na classificação de pontos do Campeonato, o desempate será o resultado final da etapa em execução.

Exemplo:

- O piloto Y e o piloto Z têm 212 pontos na temporada, o piloto Y terminou em 14º e o piloto Z em 13º na última etapa realizada. O piloto Z será classificado acima do piloto Y.

11.4 PONTUAÇÃO EM CASO DE INTERRUPÇÃO DA PROVA

Caso por algum motivo a prova seja interrompida antes de sua finalização, os critérios abaixo serão utilizados.

- **Interrupção antes dos Treinos Qualificatórios:** Todos os pilotos participantes receberão 32 pontos.
- **Interrupção durante os Treinos Qualificatórios:** Todos os pilotos receberão 32 Pontos.

Interrupção após os treinos Qualificatórios: O resultado do Treino Qualificatório será considerado o mesmo das batalhas, exemplo: O primeiro colocado do Qualificatório receberá 6 pontos do Qualificatório mais 100 pontos da Batalha; o sexto colocado do Qualificatório receberá 3 pontos do Qualificatório mais 48 pontos das Batalhas.



Interrupção durante as Batalhas: Se estiver ocorrendo as batalhas da chave Top 32, será utilizado como resultado da prova o mesmo resultado da Qualificatória; Se estiver ocorrendo as batalhas do top 16 os eliminados no top 32 serão classificados de 17 a 32 e os top 16 serão classificados de acordo com os melhores resultados na Qualificatória entre eles; Se estiver ocorrendo as batalhas do top 8 os eliminados no top 32 e top 16 serão classificados de 9 a 32 e os top 8 serão classificados de acordo com os melhores resultados na Qualificatória entre eles; assim por diante.

12. RECLAMAÇÕES TÉCNICO DESPORTIVAS

12.1. RECLAMAÇÕES

Serão permitidos protestos em todas as rodadas de batalhas, devendo ser seguido as normas contidas no Capítulo XVII e suas seções constantes do Código Desportivo do Automobilismo 2022, exceto na questão dos prazos de reclamações entre as batalhas que terão normas específicas definidas abaixo.

As notas de qualificação não são protestáveis.

As áreas subjetivas da pontuação e da decisão de um juiz não são protestáveis.

Os protestos devem ser feitos em uma ação objetiva que pode ter sido passada despercebida, dentro dos limites de uma batalha.

Exemplo:

- O porta-malas do piloto X se abriu durante uma volta. Ação objetiva em relação aos protestos é definida como uma ação que é evidência visual e incontestável.

O formulário de protesto deve ser acompanhado pela taxa específica conforme regime de custas constante no CDA, sendo paga em dinheiro junto com a entrega da folha de protesto e apresentado aos comissários na torre de comando antes que os resultados da Batalha imediatamente seguinte sejam anunciados.

No caso de um protesto ocorrer na última batalha ou logo antes de uma interrupção programada, o protesto deve ocorrer no máximo até 30 minutos após os resultados da batalha serem anunciados.



Protestos após o tempo limite não serão aceitos.

12.2. PREENCHENDO UMA RECLAMAÇÃO TÉCNICO/DESPORTIVA

Espera-se que os protestos sejam bem fundamentados, razoáveis, lógicos e baseados em evidências sólidas. Todo protesto deve ser feito por escrito no formulário de protesto específico.

O formulário de protesto precisa ser completamente preenchido e deve especificar qual parte das Regras e Regulamentos foi infringida, ser assinado pelo piloto que está fazendo a reclamação.

A entrega do formulário de reclamação deve ser feita na secretaria de prova, devidamente assinada e acompanhada da devida taxa.

Os Comissários Desportivos do evento, farão a análise do protesto e tomarão uma decisão que será devidamente informada aos envolvidos.

Se um piloto é questionado sobre qualquer incidente ou protesto e fornece informações enganosas, este pode estar sujeito a penalidades, conforme normas do CDA.

12.3. DIREITO DE RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

O recurso é um direito de todo piloto, impetrado contra os regulamentos e comunicados do evento, assim como, contra decisões dos oficiais de competição.

Os recursos apresentados devem seguir as normas constantes no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), capítulo XVIII e seus artigos.

Os Comissários Desportivos do evento, farão a análise do protesto e tomarão uma decisão que será devidamente informada aos envolvidos.

Recursos aos Tribunais Desportivos serão admitidos conforme regras contidas no capítulo XIX e seus artigos do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

13. DISPOSIÇÕES FINAIS

Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.



Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivo e Técnico** e também as infrações previstas no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo) 2022**.

As penalidades serão impostas de acordo com o **Regulamento Desportivo** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2022**.

Casos Omissos - Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos.

Rio de Janeiro, 08 de março de 2022.

Comissão Nacional de Arr., Drift e Track day
Fabio Felix Pascoal
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

ANEXO 01 – CHAVE DAS BATALHAS

As batalhas devem seguir o Chaveamento abaixo, no caso de falta de algum piloto, o seu “competidor” deverá realizar volta de apresentação realizando drif pelo circ

