

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK SERIES REGULAMENTO DESPORTIVO 2022

ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO	3
ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS.....	3
ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS.....	4
ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES.....	4
– DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS.....	4
– DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS	6
– DO PILOTO ROOKIE.....	6
– DAS INSCRIÇÕES DE EQUIPES	6
– DO NÚMERO DE VEÍCULOS E EQUIPES PARTICIPANTES.....	7
– DA NUMERAÇÃO DOS VEÍCULOS	9
– DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES	8
ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS	10
– DO INTERVALO ENTRE AS PROVAS.....	14
– DA ENTRADA DO PIT, PIT LANE E SAÍDA DO PIT.....	14
– DA COMUNICAÇÃO VEÍCULO/BOX.....	15
– DO VEÍCULO RESERVA	16
– DA PONTUAÇÃO	16
– DO PILOTO CAMPEÃO	16
– DA EQUIPE CAMPEÃ.....	17
– DO CRITÉRIO DE DESEMPATE.....	17
– DA CLASSIFICAÇÃO	17
ARTIGO 6 – DO BRIEFING	18
ARTIGO 7 – DOS TREINOS.....	18
– DOS TREINOS EXTRAS	18
– DOS TREINOS LIVRES OFICIAIS.....	18
– DO TREINO CLASSIFICATÓRIO	19
– DO WARM UP	22
SUMÁRIO	

– DOS TREINOS PARTICULARES E COLETIVOS	22
– TREINOS DE DESENVOLVIMENTO PARA NÃO INSCRITOS NO CAMPEONATO 2022	22
ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA	23
– DO GRID DE LARGADA	23
– DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA	23
ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO	26
ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA	26
ARTIGO 11 – DA PESAGEM PILOTO/VEICULO	28
ARTIGO 12 – DA CRONOMETRAGEM	28
ARTIGO 13 – DA PREMIAÇÃO	29
ARTIGO 14 – DO PODIO	29
ARTIGO 15 – DA PUBLICIDADE	29
ARTIGO 16 – DAS PENALIZAÇÕES	29
ARTIGO 17 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS	30
ARTIGO 18 – DO DOPING	31
ARTIGO 19 – DA SEGURANÇA	31
ARTIGO 20 – DA POTENCIA EXTRA	34
ARTIGO 21 – DAS CAMERAS ON BOARD	35
ARTIGO 22 – DOS EVENTOS PROMOCIONAIS E FILMAGENS	35
ARTIGO 23 – DA COLETIVA DE IMPRENSA	35
ARTIGO 24 – LASTRO DE SUCESSO	36
ARTIGO 25 – DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO	37

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK SERIES**”, que será realizado, na temporada 2022 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto por um mínimo de 10 provas e um máximo de 16 (dezesesseis) provas de acordo com o calendário CBA.

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

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

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2 - Este Regulamento obedecerá às normas contidas no Código Desportivo Internacional - CDI/FIA, no Código Desportivo do Automobilismo - CDA/CBA, e, juntamente com seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

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

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

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

Art. 2.4 - Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do campeonato comprometem-se por si próprios, e por seus empregados e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos contidos no Código Desportivo Internacional da – CDI/FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria e seus anexos, no presente Regulamento Desportivo, Adendos e no Regulamento Particular da Prova.

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

3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

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

4 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato deverão ser analisadas pela CBA.

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

Art. 4.2 - O valor da inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por veículo, para cada evento. Para as equipes com contrato de participação válido e livre de pendências com a empresa promotora do evento e com os fornecedores oficiais do campeonato não será cobrada a inscrição.

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Stock Series, devem possuir no mínimo Licença “PGC-B” emitida pela CBA em 2022. Serão aceitas inscrições no formato individual ou de duplas.

- I. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato de pilotos e equipes. O piloto interessado deve possuir autorização e a graduação correspondente em sua ASN de origem, com validade em 2022.
- II. Os demais pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2022, assim como não marcarão pontos nas provas que participar.

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

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, seus adendos e Regulamento Particular da Prova e se obriga, assim como a seus auxiliares, a cumprir fielmente todos os termos;
- II. Que aceita todas as decisões da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme Código Desportivo do Automobilismo - CDA em vigor;
- III. Que tem ciência e concorda que a CBA tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizar no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do automobilismo nacional, bem como verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos da empresa promotora do evento junto aos veículos de mídia e imprensa;
- IV. O piloto deverá atender todas as determinações firmadas no Contrato de Credenciamento entre Equipe/Piloto e a empresa promotora, principalmente no que se diz respeito a publicidades obrigatórias, tais como, uso do boné no pódio, bordados obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios, estar presente no cerimonial do pódio, estar disponível para coletiva de imprensa pós prova, atender o público presente no horário de visitação aos boxes e outros, que estarão especificados no contrato. O não cumprimento deste item implica a pena de uma multa de 100 (cem) UP's, de acordo com o Capítulo XVI (Artigo 132 ao 137) do CDA 2022.
- V. Que tem ciência de que todos os direitos do concorrente devem ser pleiteados, por escrito, dirigidos ao Diretor de Prova, na ausência deste aos Comissários Desportivos, e, não sendo possível, deverão ser entregues na secretaria de prova, com registro e protocolo;

- VI. Que tem ciência do disposto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva - CBJD, bem como se compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos.

Da Substituição de Pilotos

Art. 4.4 - Na impossibilidade de um piloto inscrito continuar participando do evento, o mesmo poderá ser substituído por um piloto não inscrito, que deverá regularizar sua inscrição junto a secretaria de provas com a aprovação dos Comissários Desportivos do evento.

Se esta alteração ocorrer após o início do treino classificatório, o piloto inscrito posteriormente largará na última posição do grid.

Parágrafo único: O piloto que foi substituído, conforme permitido acima, não poderá voltar a participar do mesmo evento.

Do Piloto “Rookie”

Art. 4.5 - Será considerado “Rookie”, todo aquele Piloto Oficial que não teve participação superior a 3 eventos no Campeonato Brasileiro de Turismo, 2013 a 2017. Pilotos que foram classificados como Rookie em 2021 e que não finalizaram o campeonato entre os dez primeiros colocados (classificação geral). Pilotos que ao final do ano de 2022, sua idade não seja superior a 26 anos. Pilotos com participação na categoria Stock Car assim como pilotos que completaram 3 anos de participação na categoria Stock Light, deixam de ser elegíveis a "Rookie". Os pilotos “Rookie” serão determinados pelo Promotor do evento.

Das Inscrições de Equipes

Art. 4.6 - As Equipes deverão estar legalizadas perante a Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, com o registro 2022 vigente, para receberem a pontuação correspondente ao Campeonato de Equipes, conforme preceitua o art. 29.2 do CDA 2022, bem como terem o direito de vincular o próprio nome e de seus patrocinadores nas publicações dos resultados oficiais.

Parágrafo Primeiro: O critério de distribuição dos boxes das equipes para 2022 será de acordo com o resultado obtido no Campeonato de Equipes 2021. Alterações esporádicas pela empresa promotora, na distribuição dos boxes, poderão ocorrer mediante aviso prévio. Equipes que venham estreiar em 2022 ou aquelas sem classificação no campeonato de Equipes em 2021, terão a sua posição definida por sorteio, para as posições subsequentes, após serem definidas as posições das equipes com classificação em 2021.

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

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

Art. 4.6.1 – Durante treinos e provas, somente 09 (nove) integrantes (incluindo o chefe de equipe) por equipe de dois veículos, serão admitidos na área de trabalho do box e no pit lane. Equipes com apenas um veículo, serão permitidos no máximo, 7 (sete) integrantes (incluindo o chefe de equipe).

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

Enfatizando que o trabalho direto nos veículos, como reparos dos mesmos, manutenções de componentes isolados, como montagem e cuidados com os pneus, rodas, limpeza de componentes em geral, do próprio box (*montagem e desmontagem*), deslocamento de combustível, *carregamento e descarregamento*, estará condicionado a somente, os integrantes definidos no primeiro paragrafo do Artigo 4.6.1. conforme o número de veículos.

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

Parágrafo primeiro: Em caso de infração do **artigo 4.6.1** e o descumprimento do protocolo de segurança da Covid-19, a equipe será multada em 20 (vinte) UP's, além da perda de 10 minutos, para cada um de seus veículos, no próximo **treino oficial** (seja ele livre ou classificatório) em que participar. Além das sanções previstas no contrato de credenciamento com empresa promotora.

A Equipe que vier reincidir com a infração do **artigo 4.6.1** ou descumprimento do protocolo de segurança da Covid-19, será penalizada em 40 (quarenta) UP's, além da perda de 20 minutos para cada um dos seus veículos no próximo treino oficial.

Parágrafo segundo: Equipes coirmãs, operações pertencentes a um mesmo sócio ou mesmo equipes que compartilham a mesma estrutura física (galpão em um mesmo endereço), quando vierem a participar de eventos com 3 (três) veículos, poderão na operação de Pit Stop, durante a (s) prova (s) utilizar uma única equipe de mecânicos.

Do Número de Veículos e Equipes Participantes

Art. 4.7 - Será permitida a participação de 30 (trinta) veículos no campeonato de 2022, podendo, contudo, os pilotos convidados aumentarem o número de veículos no grid, diante da necessidade da empresa promotora.

Art. 4.8 - Não será permitida a participação no campeonato de mais de duas equipes que tenham vínculo de qualquer natureza, inclusive societária ou técnica, ou com as pessoas físicas que a componham, exceto tenha contrato com a empresa promotora específico neste sentido.

Art. 4.9 - Está permitida a participação de equipe com apenas 1 (um) veículo na temporada 2022.

Art. 4.10 - Para participação da temporada de 2023 a empresa promotora emitirá até 30/11/2022 uma carta convite às equipes que competiram na temporada de 2022.

Art. 4.10.1 - As equipes convidadas terão que manifestar até o dia 15/12/2022, a sua intenção de participação no Campeonato Brasileiro de Stock Car - edição 2023 e deverão estar sem pendências e/ou débitos financeiros com a empresa promotora, fornecedores oficiais da categoria e com a CBA. Mediante resposta à Carta Convite, a equipe receberá o contrato para assinatura. Fora deste prazo, a equipe perderá subsídios e premiações previstos.

Parágrafo único: Caso não seja manifestado o interesse e concordância dos termos da carta convite, ou não sejam cumpridas as exigências mencionadas acima, dentro do prazo, a empresa promotora poderá convidar, a seu critério, equipes que julgar capazes de participar do campeonato de 2022, até o limite de 30 veículos no grid.

Da Numeração dos Veículos

Art. 4.11 - Cada veículo possuirá um número vinculado ao seu piloto ou *pilotos no caso daqueles que irão competir em duplas*. Os não poderão ser alterados, durante o Campeonato.

Art. 4.11.1 - Os pilotos terão seus números reservados. Caso o piloto não o utilize em uma temporada completa, o mesmo ficará disponível a critério da Empresa promotora.

Art. 4.11.2 - Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 4.11.3 - A forma, cor, dimensão e posicionamento dos números dos veículos devem seguir as determinações da empresa promotora, descritas no Contrato de Credenciamento e no Guia de Aplicação da categoria.

Art. 4.11.4 - *Todos os veículos deverão seguir o lay out* definido no Contrato de Participação/ Guia de Aplicação.

Art. 4.11.5 - O nome do piloto e seu grupo sanguíneo e fator RH devem aparecer somente no macacão e no veículo.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

Art. 4.12 - O piloto e/ou equipe, quando solicitado pela Empresa Promotora, deverão apresentar a documentação do veículo de competição, comprovando a sua procedência.

Art. 4.13 - É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova,

comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível, etc. O não cumprimento deste artigo implica na penalização imediata de multa de 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.14 - É obrigatório o uso de Hans, macacão, “underwear” completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela CBA e/ou FIA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável.

Art. 4.15 - É responsabilidade do Piloto/Equipe assegurar que todas as pessoas credenciadas em seu nome cumpram todas as obrigações referidas no CDA/CBA, nas Regulamentações Técnicas, e Regulamentação Desportiva.

Art. 4.16 - Todos os competidores devem se assegurar que seus veículos respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

Art. 4.17 - Todas as pessoas relacionadas de qualquer forma com um veículo inscrito, presente na área de paddock, boxes ou pit lane, devem utilizar credenciais apropriadas durante todo o tempo e obedecer aos limites de áreas indicadas pela Empresa Promotora.

Art. 4.18 – Durante qualquer atividade oficial de pista, com box aberto, somente poderão estar no Pit Lane e Pit Wall, membros de equipes da categoria que estiverem em atividade, devidamente credenciados e com a braçadeira de identificação. Além destes, somente imprensa credenciada com jaleco, oficiais da CBA, seguranças do evento e membros da organização.

Parágrafo primeiro: O não cumprimento no exposto nos **Art. 4.17 e 4.18**, acarretará da apreensão da credencial, retirada da pessoa da área de credenciamento, multa de 10 UP's para o Piloto/Equipe e outras sanções, a critério dos Comissários Desportivos.

5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

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

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

Art. 5.2 - O Campeonato Brasileiro de Stock Series será composto por etapas com formato padrão.

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

Art. 5.2.2 – Cada etapa será constituída de duas provas cuja duração constará no Regulamento Particular da prova. *Para as inscrições de duplas, cada piloto deverá participar de uma prova e a pontuação obtida será aplicada para ambos no campeonato de pilotos e igualmente para equipe.*

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

- a) O número máximo de integrantes de uma equipe, identificados com braçadeiras, para realização de qualquer tipo de trabalho associado intervenções no veículo durante “pit stop”, será quatro (4). Uma vez dado o início da operação do “pit stop”, fica proibida a substituição dos integrantes até o final do mesmo. Salvo uma situação de contingência, motivado por acidente, onde algum integrante fique impossibilitado de atuar.
- b) A única atividade de um (1) único dos quatro (4) integrantes habilitados para o pit stop, será a sinalização do local da parada do veículo, na área de trabalho.
- c) Um (1) único integrante dos quatro (4) habilitados para o pit stop, fará o abastecimento de combustível do veículo (se assim estiver previsto no Regulamento Particular da Prova) e somente após a finalização, irá acionar e liberar a válvula do “air jack” (macaco pneumático). Este integrante após a execução das suas atribuições primárias (abastecer e elevar o veículo se necessário), poderá exercer outras funções, mas não assumindo atribuições específicas de um outro integrante.
- d) Um (1) único dos quatro (4) integrantes, poderá operar uma única máquina pneumática ou elétrica para troca dos pneus. Na eventual falha da máquina a mesma poderá ser substituída com a operação em curso. Este integrante ainda poderá levar, fixar remover rodas e participar dos serviços de manutenção e reparos do veículo quando necessário.
- e) Um (1) integrante dos quatro (4) habilitados para o pit stop, definido como “multifunção” estará livre, para exercer outras funções não especificadas acima,

como operar ventiladores, levar, fixar ou remover rodas do veículo ou da área de trabalho. auxiliar o” abastecedor” (se assim o abastecimento de combustível estiver previsto no Regulamento Particular da Prova), dando suporte ao galão *mesmo auxiliando na remoção*.

- f) Os quatro (4) integrantes envolvidos na operação de pit stop deverão usar obrigatoriamente braçadeiras no antebraço, de diferentes cores, que irão definir qual será atribuição de cada integrante, para que sejam identificados pelos comissários.
- g) A sequência operacional do “pit stop” consiste em: **Primeiro** abastecer o veículo de combustível, (quando assim o abastecimento estiver previsto no regulamento particular da prova). **Somente após desconectar do veículo a válvula do tanque**, será permitido acionar os macacos pneumáticos. Ao final da eventual troca de pneus, ficam liberados os serviços de manutenção quando necessário. O integrante “multifunção”, o operador da pistola pneumática e o operador do abastecimento/”air jack”, serão os únicos habilitados a exercer qualquer serviço de manutenção no veículo.
- h) **Quanto ao posicionamento dos integrantes:** Antes da parada do veículo, o integrante que sinaliza a posição do veículo e o abastecedor estarão na área de trabalho, os demais integrantes deverão estar atrás da faixa vermelha (paralela a frente ao box) definida como “pit lane”. O acesso dos integrantes ao lado externo do veículo (lado oposto ao box), se fará obrigatória por trás do veículo.
- i) Qualquer violação dos itens deste artigo resultará em *20segundos* somados ao tempo final de prova, e mais multa de 20 UP’s para equipe infratora.
- j) Todos os integrantes da equipe, que neste caso de pit stop serão no máximo quatro (4), deverão estar usando o equipamento de segurança completo durante o procedimento.

k) Todos os profissionais (representantes de mídia, fotógrafos, agentes de segurança, etc.) envolvidos com evento e que necessitam estar no pit lane, na área de trabalho em frente os boxes das equipes, nos treinos livres, classificatório e provas, deverão usar equipamento de segurança completo. Os integrantes das equipes que ficam junto ao pit wall e não acessam a área de trabalho de pit stop, não são obrigados a cumprir as prescrições de vestuário completo.

l) Somente os cilindros de nitrogênio, torre com as máquinas de troca de pneus e sua mangueira poderão ficar na linha de limite de Box, demais equipamentos deverão ficar dentro do Box.

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

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

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

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

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

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

Do Intervalo entre as Provas

Art. 5.10 – Regras específicas para o intervalo entre provas, quando necessárias, estarão previstas no Regulamento Particular da Prova.

Da Entrada do Pit, Pit Lane e Saída do Pit

Art. 5.11 – Será designada como “zona de entrada do pit” a seção da pista formada entre a faixa transversal definida como “Safety Car Line 1” e a faixa do início do pit lane (início do controle de velocidade).

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

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

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

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

Art. 5.14 – Durante o evento de outras categorias, por motivo de segurança, não será permitido que veículos da Stock Series circulem pelo pit lane.

Art. 5.15 – É de responsabilidade do piloto e de sua equipe ao deixar a faixa de trabalho e acessar a faixa rápida do pit lane, não colocar em perigo os demais pilotos. O simples fato de um piloto *ter que diminuir a velocidade*, já estando na faixa rápida, a fim de evitar uma colisão traseira com um piloto que acabou de sair na sua frente, não é considerado como atitude faltosa.

Contudo, não será permitido sair da faixa de trabalho para a faixa rápida se neste momento já existir uma sobreposição com outro veículo na faixa rápida. Com as diferentes configurações dos pit lanes e autódromos, o diretor de prova irá acrescentar mais detalhes nos briefings, sobre a conduta correta abordada neste artigo.

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

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

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

Art. 5.18 – Da faixa com a sinalização da entrada do “pit lane” até a faixa da saída do pit a velocidade máxima permitida será de 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora), que será controlada por sensores da cronometragem e por radares moveis. Manter velocidade abaixo do limite estabelecido desnecessariamente poderá acarretar avaliação pelos Comissários Desportivos e consequente penalização de acordo com o CDA/CBA 2022.

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

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

Art. 5.19 - *Em nenhum momento um veículo, com motor acionado, poderá andar com a marcha ré no pit lane.*

Da Comunicação Veículo/Box

Art. 5.20 – É permitida sinalização através de placas e comunicação verbal através de rádio.

Do Veículo Reserva

Art. 5.21 – Após o início dos treinos livres oficiais, fica proibido o uso de veículo reserva/ou troca do chassi.

Da Pontuação

Art. 5.22 - A pontuação do campeonato será atribuída aos pilotos, *as duplas de pilotos* e as equipes conforme descrito abaixo:

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

Na eventual separação da dupla de pilotos ao longo do campeonato, a pontuação conquistada permanece para ambos.

O Piloto Campeão

Art. 5.23 – Ao final da penúltima etapa, todos os pilotos ou as duplas de pilotos terão descartado as piores pontuações referente a duas provas (N-2). Os pilotos podem descartar uma prova, de etapas que não tenham participado.

O piloto campeão será aquele que obtiver o maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.22), após efetuar o descarte das duas piores pontuações, antes do início da última etapa.

Da Equipe Campeã

Art. 5.24 - As equipes serão formadas por um mínimo de 1 (um) e máximo de 2 (dois) veículos. Os pontos obtidos pelo (s) veículo (s) será o resultado de cada etapa. Será declarada equipe campeã aquela que somar o maior número de pontos (conforme tabela 5.21), considerando todas as provas do campeonato, mas aplicando o descarte das piores pontuações da Equipe em duas provas (N-2), antes do início da última etapa.

Do Critério de Desempate

Art. 5.25 - *Se dois ou mais pilotos (ou duplas de pilotos) ou equipes terminam a temporada com o mesmo número de pontos, o desempate se dará a favor do:*

- a. Detentor do maior número de primeiros lugares.*
- b. Se o número de primeiros lugares for o mesmo, o detentor do maior número de segundos lugares.*
- c. Se o número de segundos lugares for o mesmo, o detentor do maior número de terceiros lugares e assim por diante até que ocorra o desempate.*
- d. Se este procedimento não produzir um resultado, será nomeado campeão o melhor colocado na última etapa que participarem.*

Da Classificação

Art. 5.26 - Não pontuarão no campeonato os veículos que cobrirem menos de 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas completadas pelo vencedor (arredondado para baixo).

Art. 5.27 - A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial a divulgação dos novos resultados será realizada pela CBA.

6 - DO BRIEFING

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

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

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

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

7 - DOS TREINOS

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

Dos Treinos Extras

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

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

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

Dos Treinos Livres Oficiais

Art. 7.2 - A formatação dos treinos livres oficiais, estará prevista no Regulamento Particular da Prova.

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

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

Art. 7.4 - Se um veículo apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá

ser removido para os boxes pelo resgate, para ser reparado e voltar à pista.

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

Do Treino Classificatório

Art. 7.6 - O treino classificatório seguirá o formato previsto no regulamento particular da prova. Todos os veículos deverão estar posicionados fora do box a 45°, dez minutos antes do início do Q1. Caso não seja possível o cumprimento desta regra a equipe deverá solicitar tempo adicional aos comissários técnicos, sob pena de exclusão do treino classificatório.

Art. 7.6.1 – **Se o número de inscritos for igual ou menor a quinze, o treino classificatório será desenvolvido em um único grupo com duração de oito (8) minutos. Se o número de inscritos for superior a quinze (15), o treino classificatório** será dividido em dois grupos e terá duração de 8 (oito) minutos cada. A sessão do grupo 1 (um) terá início com participação de 50% dos pilotos inscritos (caso o quociente não seja número inteiro, será arredondado para cima), melhores classificados no respectivo campeonato e a na sequência virá o grupo 2, com os demais pilotos inscritos para Etapa, salvo outro formato definido no RPP.

Art. 7.6.1.1 - Excepcionalmente no primeiro evento, diante da necessidade do treino classificatório ser dividido, o grupo 1 (um) terá 50% dos pilotos inscritos, onde as vagas serão preenchidas pelos pilotos melhores classificados no campeonato de pilotos da Stock Light de 2021. Se ainda persistir ausência de pilotos para integrar o grupo 1, as demais posições serão complementadas, pela ordem de inscrição na primeira etapa. Sendo o grupo 2 formado, pelos demais inscritos que não foram definidos para o grupo 1.

Parágrafo primeiro: Concluído o treino classificatório, com seus dois grupos ou grupo único, o grid de largada, será configurado posicionando o piloto mais rápido na pole position, o segundo mais rápido na segunda posição e assim sucessivamente.

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

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

Art. 7.6.2 - Durante todas as sessões do treino classificatório não será permitida troca, rodízio, aquecimento e/ou resfriamento de pneus, sob pena de exclusão, exceto:

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

Art. 7.6.3 - Durante as sessões, e nos intervalos dos treinos classificatórios, os veículos só poderão entrar na garagem (box) com autorização dos Comissários Técnicos. Será permitido somente o controle de pressão e temperatura dos pneus, ajustes de asa traseira, ventiladores para refrigeração de componentes que podem sofrer danos com altas temperaturas e/ou por superaquecimento e leitura do sistema de aquisição de dados. Fica proibido o abastecimento de combustível durante o treino classificatório.

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

Art. 7.6.4 - Durante todo o treino classificatório todos os veículos participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.5 - Em caso de bandeira vermelha, com menos de 3 minutos para encerramento das sessões, o cronômetro retornará para 3 minutos na regressiva quando reiniciar a sessão. Este procedimento acontecerá uma única vez por sessão.

Art. 7.6.6 - Se um veículo apresentar problemas técnicos durante a Classificação deverá ser retirado pelo resgate apenas se estiver em situação de risco, e será colocado em um lugar seguro, de onde poderá retornar aos boxes somente ao término da sessão.

Art. 7.6.7 - Durante o Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.8 - Não serão admitidos protestos e/ou reclamações por possíveis prejuízos ou benefícios de qualquer piloto sobre o critério regulamentar ou sobre as condições climáticas e/ou da pista durante todo o transcurso do Treino Classificatório.

Art. 7.6.9 - O piloto que durante o treino classificatório prejudicar o desempenho de outro concorrente poderá ser penalizado com uma advertência, perda da melhor volta ou a exclusão do treino classificatório, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.10 - As irregularidades técnicas ocorridas durante o Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos, estando o piloto infrator proibido de continuar participando do Treino Classificatório e penalizado ao pagamento multa de 50 (cinquenta) UP's.

Art. 7.6.11 - Se na opinião dos Comissários Desportivos a paralisação do treino foi causada deliberadamente por um determinado piloto, este poderá, a critério dos Comissários Desportivos, perder a melhor volta ou ser excluído do treino classificatório.

Art. 7.6.12 - Se mais de um piloto não conseguir registrar um tempo de volta no treino classificatório, eles serão posicionados no grid de largada observando a seguinte preferência entre eles:

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

Art. 7.6.13 - Uma vez o posicionamento dos pilotos seja estabelecido conforme treino classificatório, as penalidades referentes ao grid de largada serão aplicadas observando a seguinte ordem:

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

IV. Quarto - o piloto que foi penalizado com a exclusão por irregularidade técnica.

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

Art. 7.6.14 - Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

Do Warm Up

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

Dos Treinos Particulares e coletivos

Art. 7.8 - Pontualmente a Empresa Promotora poderá, mediante prévia solicitação, liberar uso dos veículos em ações promocionais e/ou filmagens. Já os coletivos serão programados pela empresa promotora e informados às equipes e CBA previamente.

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

Treinos para pilotos inscritos no Campeonato 2022

Art. 7.9 – Para atender os pilotos inscritos no campeonato de 2022, mas que ainda necessitem treinos para o proprio desenvolvimento, estará liberado treinos particulares até 17/06/2022. Pilotos que finalizaram o campeonato de pilotos da Stock Light, nas três primeiras posições, em qualquer das últimas 5 edições, não se enquadram neste artigo.

Treinos de Desenvolvimento para pilotos não inscritos no Campeonato 2022

Art. 7.10 - Com o objetivo de proporcionar experiência aos pilotos, considerados ainda novatos no automobilismo e que não estejam inscritos no Campeonato Brasileiro da StockSeries 2022, treinos de desenvolvimentos poderão ser solicitados pelas Equipes à Empresa Promotora. Desde que os pilotos em questão não tenham histórico de participações em eventos oficiais do Campeonato Brasileiro de Turismo de 2013 a 2017 e Campeonato Brasileiro de Stock Light de 2018 a 2021.

A quilometragem máxima permitida de cada treino não poderá exceder 350 Km, com acompanhamento da JL e fica facultativo o uso de pneus novos. Todos os treinos deverão ser comunicados a Vicar e CBA.

8 - DA LARGADA E RELARGADA

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

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

Art. 8.1 - Relargada será em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento, em velocidade constante de até 80 Km/h. Salvo disposição em contrário definida no Briefing e/ou disposto no Regulamento Particular da Prova.

Do Grid de Largada

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

Art. 8.2.1 - O grid de largada para a segunda prova será definido em função da inversão dos dez primeiros colocados da primeira prova, ou seja, o décimo colocado larga na primeira posição e o vencedor larga na décima posição, o segundo colocado larga na 9ª e assim sucessivamente. Da décima primeira posição em diante segue a ordem de chegada da 1ª prova.

Art. 8.2.2 - Caso haja posições em aberto no grid de largada após o fechamento do box o espaço deverá ficar vago, conforme artigo 116.3 do CDA. Pilotos que acessaram o pit lane ao final da 1ª prova e aqueles que foram resgatados poderão largar do box.

Art. 8.2.3 - Qualquer competidor cujo veículo estiver impossibilitado de largar deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box.

Art. 8.2.4 - Procedimento de box aberto para a formação do grid de largada estará previsto no Regulamento Particular da Prova.

Dos Procedimentos de Largada

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

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

Parágrafo único: *Somente integrantes do staff técnico da equipe e mais os convidados com credenciamento específico, poderão acessar o grid. O staff técnico devidamente identificado com braçadeiras fornecidas pela organização, que deverão estar presa no antebraço dos mesmos. Após a sinalização 5 (cinco) minutos para o início da volta de apresentação, todos deverão deixar o grid de largada, com exceção dos oficiais da CBA e de um integrante do staff técnico de cada veículo. Quando a sinalização de 3 (três) minutos for exibida, todos os veículos no grid deverão estar no solo, com rodas fixas, e não poderão ser suspensos novamente, bem como e nenhuma intervenção mecânica, à exceção da fonte de energia elétrica externa, que será permitida.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8.3.9 - Os veículos devem aproximar-se do corredor de largada a uma velocidade constante, a ser definida no Regulamento Particular da Prova, em duas filas paralelas, conforme instruções no briefing.

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

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

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

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

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

9 - DO PARQUE FECHADO

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

Art. 9.1 - Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do treino classificatório e após a segunda prova deverão se dirigir, por seus próprios meios, imediatamente ao Parque Fechado, sob pena de desclassificação, salvo um problema técnico que impeça seu deslocamento. Caso isto ocorra, o Comissário Técnico fará uma análise para comprovação do problema que impediu o veículo de se dirigir ao parque fechado.

Os veículos que permaneceram na pista por problemas técnicos ou acidentes deverão ser resgatados, pela equipe de resgate encaminhado ao Parque Fechado.

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

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

10 - DA VISTORIA TÉCNICA

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

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

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

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

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

será parte integrante dos itens obrigatórios do veículo.

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

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

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

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

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

Art. 10.7 – Para análise do combustível serão utilizados equipamentos definidos pela empresa que o fornecer. *Quando identificada alguma divergência durante as vistorias, as demais amostras do mesmo combustível serão analisadas quanto à conformidade usando a cromatografia como teste. Existindo a confirmação que o combustível apresentou irregularidade o piloto/equipe serão desclassificados de todos os resultados da etapa, que estiver associada a infração.*

Os procedimentos e coleta do combustível a ser analisado, deverão seguir o protocolo definido pela CBA.

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

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

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

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

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

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

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

11 - Da Pesagem Piloto/Veículo

Art. 11.1 - Os veículos devem cumprir com peso mínimo obrigatório em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto em questão será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 11.1.1 - Todos os pilotos inscritos no Campeonato serão pesados utilizando seu equipamento completo de prova em cada evento.

Art. 11.1.2 - A pesagem obrigatória dos pilotos deverá ser realizada após finalizada sua participação no treino classificatório, no box dos Comissários Técnicos, em equipamento oficial de pesagem. O piloto que não comparecer para a pesagem obrigatória, no horário estipulado pela programação oficial, será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 11.1.3 - Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância de qualquer natureza poderá ser adicionada ou retirada do veículo, após o treino classificatório ou prova, estando o veículo em regime de parque fechado.

12- DA CRONOMETRAGEM

Art. 12 - Todos os veículos participantes deverão estar equipados com sensores para aquisição dos tempos para a cronometragem devidamente instalados conforme descrito no regulamento técnico da categoria.

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

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

Art. 12.1 - A cronometragem fará uso de equipamento próprio de captação de imagem, com alta resolução e alta velocidade, na linha de chegada. O resultado da imagem será considerado fato inquestionável.

13- DA PREMIAÇÃO

Art. 13 - Serão entregues troféus aos três primeiros colocados (pilotos) na classificação geral, para o melhor Rookie e a equipe do piloto vencedor a cada prova.

14- DO PÓDIO

Art. 14 – O pódio das provas será formado com os pilotos que finalizaram a prova em 1º, 2º e 3º lugar e um representante da equipe do veículo vencedor. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, além de seguir os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias. Imediatamente após o pódio, deverão ficar disponíveis para entrevistas de televisão e uma coletiva de imprensa em local assim designado. O protocolo será definido pelo RPP.

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

15- DA PUBLICIDADE

Art. 15 - Todos os veículos e macacões dos participantes do Campeonato, deverão possuir áreas reservadas para a publicidade obrigatória, como consta no Contrato de credenciamento da equipe e do piloto com a Empresa Promotora.

Parágrafo primeiro: A publicidade conflitante será tratada separadamente com a Empresa Promotora.

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

Art. 15.1 - É proibido o uso da seguinte publicidade:

- III. Política;
- IV. Racista em quaisquer de suas formas;
- V. Religiosa.

16- DAS PENALIZAÇÕES

Art. 16.1 - Na vistoria técnica realizada imediatamente após a classificação ou prova, caso seja constatada alguma irregularidade técnica em algum veículo, contrariando o Regulamento Técnico, o piloto/equipe será desclassificado.

Art. 16.2 - No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos julgados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos;

Art. 16.3 - O piloto e equipe punidos com desclassificação, perderão o direito a toda qualquer premiação que lhes couberem, pela colocação alcançada ao final das provas.

Art. 16.4 - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regulamento disposto no CDA 2022.

Art. 16.4.1 - Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada, para ser cumprida durante a prova, no momento da parada do veículo a equipe não poderá realizar nenhuma manutenção ou qualquer outra atividade no veículo até que a pena seja cumprida.

Art. 16.5 - No caso de incidentes envolvendo dois ou mais veículos e/ou na impossibilidade de aplicar a penalização imposta durante o transcorrer da prova, as penalizações serão atribuídas ao infrator (es) na primeira prova da etapa seguinte do Campeonato em que os mesmos venham participar e serão convertidas de acordo com os critérios abaixo:

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

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

Art. 16.6 - Eventuais penalizações de etapas anteriores serão comunicadas durante o briefing.

17- DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 17- As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento.

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

Das Reclamações

Art. 17.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2022.

Dos Recursos

Art. 17.2 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2022.

Art. 17.2.1 - Não serão admitidos recursos e/ou apelações contra decisões de penalização quanto as seguintes condutas:

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

18- DO DOPING

Art. 18 - *Conforme previsto CDA 2022.*

19– DA SEGURANÇA

Art. 19 - Pilotos, Equipes, Empresa Promotora, bem como todos os envolvidos com o evento têm obrigação de zelar pela segurança dos competidores e do público em geral.

Parágrafo único: A orientação para situações de risco e/ou identificação de setores passíveis de problemas a sinalização externa ao veículo, será coordenada pela direção de prova e aplicada através painéis luminosos, bandeiras e placas soberanas.

Art. 19.1 – Os pilotos estão proibidos de dirigir seus veículos em direção oposta à direção da prova, exceto quando necessário para retirar seu veículo de uma posição perigosa.

Art. 19.2 – Os pilotos, quando na condução de seus veículos, deverão estar trajando sempre indumentária completa homologada FIA/CBA.

Art. 19.3 – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto.

Art. 19.4 – Poderá ser medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do veículo pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do veículo não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

Art. 19.5 – Um piloto que abandone seu veículo deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 19.6 – Os reparos no veículo somente podem ser realizados nos boxes ou no Grid de Largada até antes da exibição da sinalização de 3 (três) minutos. Reparos na Pista são proibidos.

Art. 19.7 – Cada equipe deverá providenciar *dois* extintores de incêndio de 10 (dez) quilos *na frente do seu box*, para cada um de seus veículos.

Art. 19.8 – O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela cronometragem oficial.

Art. 19.9 – Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no pit lane, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

Art. 19.10 – Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar na exclusão do veículo e do piloto na referida prova.

Art. 19.11 – *Dentro dos boxes, todos os veículos, com os motores acionados, deverão, obrigatoriamente, usar silencioso (abafador) na ponteira do escapamento. Este abafador será especificado pelo promotor em documento próprio chancelado pelo CTDN/CBA. O não cumprimento desta norma acarretará na multa de 20 (vinte) UPs.*

Art. 19.12 – Durante todas as atividades de pista, box aberto, somente 3 (três) integrantes por veículo poderão estar nas tendas de cronometragem, devidamente identificados com braçadeira. No caso de infração a este artigo, será aplicada penalização de multa de 20 (vinte) UP's e perda da credencial.

Art. 19.13 – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em

conjunto com a CBA. As solicitações devem ser encaminhadas por escrito *15 dias antes da data do evento*. Será aplicada ao (s) infrator (es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 19.14 – A qualquer momento do evento fica proibido:

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

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

Art. 19.15 - Quanto a funcionalidade do sistema de iluminação dos veículos, as Equipes deverão colocar ênfase no pleno funcionamento da luz de chuva e luz de freio. Além da vistoria inicial, os veículos serão submetidos a uma nova inspeção no pré acesso ao grid da prova. Uma vez que os veículos foram vistoriados e autorizados a acessarem o grid, qualquer falha subsequente, no sistema de iluminação não poderão ser chamados para o reparo bem como não acarretará qualquer punição, excetuando se, quando a falha for da luz de chuva.

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

Art. 19.16- *Durante todas as operações de reabastecimento ou manuseio de combustível:*

- a. *O integrante da equipe responsável por este trabalho, deverá usar indumentária que estejam em conformidade com o padrão FIA anti chama;*
- b. *Um assistente equipado com um extintor de incêndio de capacidade adequada. E*

apropriado para combustível, deve estar presente e trajar indumentária que estejam em conformidade com padrão FIA anti chama;

c. Qualquer sistema de bombeamento motorizado usado para transferir combustível deve ser através de um sistema sem trava, que desligue automaticamente se o operador sair.

Art. 19.17– *Proibido a entrada de animais no autódromo, exceto aqueles autorizados para uso da equipe de segurança.*

20- DA POTÊNCIA EXTRA

Art. 20- A Stock Series *dispõe de* controle eletrônico do motor que possibilita ao piloto dispor por alguns segundos de potência extra.

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

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

Art. 20.1. Os Pilotos que infringirem a regra do paragrafo segundo, do artigo 19 e a constatação da infração ocorrer ainda durante a prova, a penalização a ser aplicada será um “Drive Through”. Caso a constatação ocorra, somente após a prova durante o período da vistoria técnica, ou ainda na impossibilidade da aplicação do “Drive Through” durante a prova, aplicar-se-á como penalidade o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo finalda prova do piloto infrator.

Art. 20.2 - Na Prova Final, imediatamente após a prova, antes do pódio, os seguintes veículos/pilotos nesta ordem:

- I. Vencedor da Prova;
- II. Vencedor do campeonato;
- III. Os demais veículos/pilotos serão analisados na sequência.

Art. 20.3 – Após cada prova, a equipe tem como obrigação fornecer, de forma satisfatória, todos os dados do sistema de aquisição, com as informações de utilização da potência extra. A falta desta informação, ou, ainda, a disponibilização da informação incompleta, será aplicada a mesma penalização relativa ao uso indevido da potência extra.

Art. 20.4 - Deverá ser instalada uma luz indicativa do uso da potência extra, de acordo com as

orientações do Anexo Plataforma. A não instalação e/ou o incorreto funcionamento desta luz acarretará na multa de 20 UP's.

21- DAS CÂMERAS ON BOARD

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

Art. 21.1 - As câmeras deverão ser instaladas em local definido pelos comissários técnicos.

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

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

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

Art. 21.4.1 – Fica autorizada a instalação de câmeras para geração de imagens para a TV nos veículos indicados pela Empresa Promotora, que regulamentará a colocação de publicidade no campo visual das mesmas no Contrato de Credenciamento.

22- DOS EVENTOS PROMOCIONAIS E FILMAGENS

Art. 22 - *A Empresa Promotora poderá liberar uso dos veículos oficiais em ações promocionais e/ou filmagens, mediante solicitação previa, com 15 dias de antecedência a data pretendida para ação, e com anuência da CBA. Veículos oficiais utilizados em tais ações deverão utilizar configuração de motor promocional. Quando a solicitação for coincidente com a etapa prevista no calendário, estará sujeito a disponibilidade do autódromo e da programação do evento.*

23- DA COLETIVA DE IMPRENSA

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

24- LASTRO DE SUCESSO

Art. 24.1 - Os seis pilotos com as melhores pontuações no campeonato correspondente (de pilotos), receberão o lastro de sucesso para utilização na Etapa seguinte. Ao final de cada Etapa o lastro de sucesso será novamente recalculado conforme o exposto acima.

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

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

Art. 24.2 - Existindo o empate na pontuação entre pilotos, o critério de desempate do campeonato será aplicado conforme previsto no Artigo 5.25.

Art. 24.3 - O lastro de sucesso não contabiliza para o peso mínimo total do veículo, e o dimensional, as especificações, fixação e o posicionamento do mesmo no veículo, estarão descritos no regulamento técnico e anexos.

Art. 24.4 - Uma vez definido os pilotos que levam o lastro de sucesso em uma determinada etapa, passa ser compulsório a utilização do mesmo, no treino classificatório e provas. os pesos definidos para o lastro de sucesso serão considerados como mínimos.

Art. 24.5 – Não haverá utilização do lastro de sucesso na primeira e última etapa.

25- DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 16 de março de 2022.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente