



## **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

### **CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL**

#### **COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA**

#### **CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA**

#### **REGRAS GERAIS 2023**

As normas e regras aqui estabelecidas são complementares ao regulamento técnico de cada categoria, portanto devem ser seguidas e obedecidas por competidores e equipes de todas as categorias.

##### **1) Regulamentação:**

- a) Todo o veículo inscrito deverá passar por vistoria prévia.
- b) Todo o piloto deverá ter a cédula da modalidade Arrancada do ano corrente para participar do campeonato ou prova.
- c) O competidor no ato da inscrição atesta que seu veículo está em conformidade e que tem pleno conhecimento quanto aos itens técnicos exigidos pela categoria, provando aos comissários do evento, que seu veículo cumpre todas as regulamentações exigidas por regulamento homologado, durante e a qualquer momento da etapa.
- d) Os comissários podem solicitar a qualquer momento da prova ou em até 30 minutos após a divulgação do resultado final, que seja feita verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato.
- e) Os comissários podem requerer que um veículo seja desmontado, para verificar as condições de segurança ou de conformidade com o regulamento homologado.
- f) Todo piloto inscrito deve dispor de 01 (um) ou mais mecânicos para que se proceda à desmontagem do veículo e todos os custos envolvidos na operação correm por conta do piloto/equipe.

##### **2) Homologação:**

- a) O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que forem aplicadas, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10,0cm (dez centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada um.
- b) Obrigatório o uso de letras que identificam a categoria, com dimensões de no mínimo 7,0cm (sete centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada uma.
- c) Obrigatório a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto na porta dianteira esquerda ou algum local de rápida identificação.
- d) Proibido a identificação do veículo com polidores de sapato tipo "nugget" e fitas adesivas do tipo crepe, isolantes ou similares.

##### **3) Peso:**

- a) A verificação do peso será efetuada na condição em que o carro parou, sem adicionar combustível, líquidos, fluídos, lubrificantes e sem repor peças que eventualmente tenham se desprendido do veículo durante as tomadas de tempo oficiais.
- b) O veículo deverá respeitar o peso mínimo e a porcentagem específica da categoria.

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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

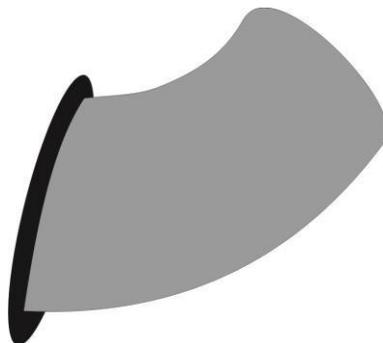
- c) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento obrigatório.
- d) Qualquer tipo de lastro **que se faça necessário para atingir o peso mínimo** só será permitido quando este estiver solidamente fixado ao veículo. Este lastro poderá ser instalado em qualquer parte do veículo desde que seja visível e possa ser vistoriado e lacrado (se for o caso) pelo comissário técnico. Em categorias que possuem regulamento específico quanto ao posicionamento do lastro, deve-se observar também o regulamento da categoria (ex- Turbo C).
- e) Qualquer tipo de acréscimo de material, peças com peso excessivo e desproporcional a sua condição original no veículo, poderá ser entendido pelo comissário técnico como lastro.

#### 4) **Recorde:**

- a) Na condição de quebra de recorde o piloto deverá apresentar imediatamente o veículo após a largada no parque fechado ou local disponível para a vistoria de homologação, itens a vistoriar:
  - Altura de 03 (três) polegadas.
  - Peso da categoria e porcentagem.
  - Conferencia de itens de acordo com o regulamento da categoria.
  - Indumentária completa.
  - Lacre de peças para posterior análise.
  - Teste de combustível nas categorias obrigatórias.
  - Permitido o auxílio de reboque ao parque fechado.

#### 5) **Escapamento:**

- a) Permitido em todas as categorias, a saída de escapamento pela lateral, para-lama, para-choque, ou pelocapô do veículo. Os gases do escapamento não poderão ser **direcionados/apontados para as fotocélulas da cronometragem e para a pista**. A saída de escape feita pela lateral do veículo deverá ter um acréscimo de cano para direcionar os gases a cima, conforme figura abaixo. Na não conformidade deste item e na dificuldade do alinhamento o diretor de prova poderá retirar o veículo do Grid.



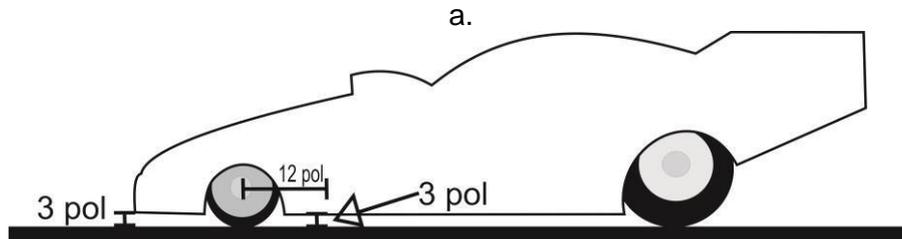
- b) **Obrigatório acrescentar ao final do escapamento um X como segurança para amenizar a saída de estilhaços em caso de quebra.**

#### 6) **Transmissão:**

- a) Todo veículo deverá possuir a marcha ré a qual deverá estar funcionando normalmente.

#### 7) **Suspensão:**

- a) Obrigatório espaço livre mínimo de 03 (três) polegadas de altura em relação ao solo, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12 (doze) polegadas após o centro do eixo dianteiro.



### 8) Carroceria e Chassis:

a) Obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com tamanho suficiente para que também faça a contenção de todos os reservatórios que possam oferecer algum vazamento, com o objetivo de recolher o óleo/água/combustível que porventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão, ser vedada, devendo ser construída em material resistente e anti-chama e estar solidamente fixada, não podendo receber manutenção caso se desprenda durante o percurso de largada até a vitória, onde serão medidas as 03 (três) polegadas de altura mínima.

- **Este item sofrerá vitória rigorosa dos comissários técnicos quanto às dimensões especificadas, fixação, e eficácia na contenção de qualquer líquido que possa vir sujar a pista.**

b) Permitido a retirada dos limpadores para-brisas e seus componentes.

c) Permitido a retirada da lamina interna (alma) dos para choques.

d) Permitido a retirada de travamento interno de portas.

e) Permitido retirar materiais do tipo “emborrachamento, anti-ruído, bate-pedra” e outros inflamáveis do interior e exterior do veículo.

f) Vidros/Polycarbonato (lexan):

- DS / FLD / FLT / TS / DL / PM / PML / XTM / 4X4

- Permitida a substituição de todos os vidros por polycarbonato (lexan) com espessura mínima de 02 mm (dois milímetros) e solidamente fixados. Proibido a utilização de Acrílico. Este item sofrerá rigorosa vitória.
- Veículos sem vidro ou Polycarbonato (lexan) na porta do piloto DEVERÃO ter rede de contenção em seu lugar.
- Quando os vidros forem substituídos por polycarbonato (lexan) as máquinas de levantamento de vidro e o quebra vento das portas poderão ser removidas, caso contrário deverão estar nos lugares originais e em perfeito funcionamento.

- Demais Categorias:

- Permitida a substituição dos vidros, exceto para-brisas dianteiro, por polycarbonato (lexan) com espessura mínima de 03 mm (três) milímetros e solidamente fixados. Proibido o uso de acrílico. Este ítem sofrerá rigorosa vitória.
- Quando os vidros forem substituídos por polycarbonato (lexan) as máquinas de levantamento de vidro e o quebra vento das portas poderão ser removidas, caso contrário deverão estar nos lugares originais e em perfeito funcionamento.

### 9) **Habitáculo:**

- a) Obrigatório fechar todos os orifícios, “vãos”, que possam existir no painel corta fogo, assoalho, túnel decambio, a fim de evitar propagação de chamas em caso de incêndio.
- b) Obrigatório para veículos que possuem tanque de combustível originalmente no interior do veículo a instalação de um painel corta fogo para separar o habitáculo.
- c) Mangueiras, filtros, bombas, respiro de combustível não podem estar presentes no habitáculo.

### 10) **Sistema de Arrefecimento:**

- a) Só é permitido o uso de água sem nenhum aditivo no sistema de arrefecimento, ou aditivos que não contenham Etilenoglicol, assim como outros aditivos oleosos que possam prejudicar o grip da pista.
- b) Fica facultativo a retirada do Radiador, Ventoinha, Bomba d’água, Mangueiras e demais componentes do sistema de arrefecimento.

### 11) **Segurança:**

- a) Obrigatória substituição do banco do motorista por banco de competição.
- b) Obrigatória substituição do cinto de segurança por modelo de competição homologado CBA, FIA, SFi, com **no mínimo 05 (cinco) pontos de fixação**.
- c) O banco de competição deverá ser solidamente fixado a estrutura do veículo, sem regulagens para frente ou para trás.
- d) O banco dianteiro direito **poderá** ser retirado do veículo.
- e) Liberada a retirada do banco traseiro.
- f) O uso de banco construído em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto, sendo que o travamento deverá ser localizado abaixo da abertura de passagem dos cintos de segurança, conforme figura abaixo.



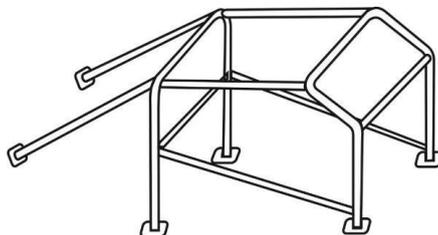
- g) Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo. Para aqueles com frente de peça única, o anel/cabo poderá estar localizado no teto. O local do anel/cabo deve ser identificado por um adesivo de uma seta sobre um “outline” branco.
- h) Obrigatório o uso de chave geral em todos os veículos inscritos.
- i) O piloto quando sentado, como seu cinto de segurança atado, volante na posição de dirigir, **deve poder desligar todos os circuitos elétricos** (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor), através de uma única chave geral de corte. Esta chave deverá estar localizada em um painel e estará claramente identificada por um adesivo de um raio vermelho sobre um triângulo azul, com “outline” branco. Deverá haver, também, no mínimo 01(uma) chave geral operacional pelo lado externo do veículo, igualmente identificado, para acesso de fiscal de pista ou de oficial de resgate para desligá-la. Recomendamos a instalação da chave externa no painel traseiro do veículo ou na “churrasqueira” dianteira, para agilizar a identificação da equipe de resgate em caso de acidente.

- j) Portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou alavancas.
- k) Proibida a utilização de película escura, colorida ou espelhada nas áreas laterais e para-brisas.
- l) Liberado para todas as categorias que usem vidros, a aplicação de película do tipo anti-vandalismo, incolor, para proteção em caso de avarias.
- m) Proibido o uso de volante de madeira.
- n) Obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte. Em categorias que possuem regulamento particular quanto a extintor de incêndio, deve-se observar o regulamento particular.
- o) O uso de capacete aberto é proibido.
- p) Proibido qualquer obstrução ou obstáculo que dificulte o acesso ao tanque de combustível e suas conexões.
- q) Obrigatória instalação de uma “gaiola de segurança” de aço carbono ou aço cromo-molibdênio na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotagem. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chamas nos pontos onde é possível o contato com qualquer parte do corpo do piloto.
- r) Nesta gaiola de segurança deve haver, em cada tubo principal (conforme figura de configuração mínima obrigatória) de no mínimo 38,0 mm (trinta e oito milímetros) de diâmetro, um furo de 5,0mm (cinco milímetros) de diâmetro para conferência da espessura mínima de **2,0mm (dois milímetros) para aço carbono** e **1,2mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio**.

**A Configuração mínima obrigatória para construção do Santo Antônio deve seguir o seguinte modelo:**

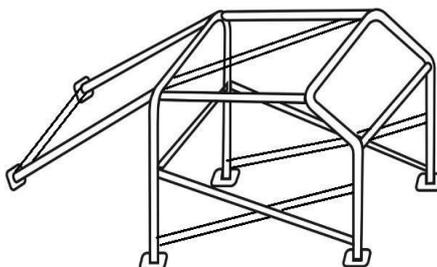
Para categorias:

**ST / DTC / STT**



Os itens devem obrigatoriamente constar na estrutura de segurança conforme discriminado no anexo J da FIA e das normas “Gaiolas de Segurança” da CBA.

Para as demais categorias:





- s) Obrigatório a instalação de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 210km/h em pistas de 402 metros ou 170km/h em pistas de 201 metros para o auxílio e segurança da frenagem. A responsabilidade pela retirada da trava do equipamento, bem como a integridade do seu funcionamento, é da equipe no momento do alinhamento para a tomada de tempo, e a responsabilidade quanto ao uso do equipamento é do Piloto.

**As configurações da “gaiola de segurança”, com relação a construção, fixações e reforços necessários e obrigatórios devem ser complementadas de acordo com os modelos existentes no anexo “J” da FIA e nas normas “Gaiolas de Segurança” disponíveis no site da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**

#### **12) Indumentária de pilotos:**

- a) Será obrigatório, em todas as categorias, o uso de capacete de proteção fechado e com viseira, homologado pela CBA / FIA ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA. Este deve constar obrigatoriamente, de forma legível, o nome do piloto, tipo sanguíneo e o fator RH.
- b) Obrigatório o uso de macacão homologado de uma ou duas peças, além de luvas de competição, sapatilhas de competição, e colar cervical (protetor de pescoço).
- c) Proibido o uso de capacete aberto.
- d) **Será obrigatório para os pilotos das categorias:** Turbo Traseira (TT), Dianteira Super (DS), Dianteira Turbo A (DTA), Dianteira Turbo A Light (DTAL) Força Livre Traseira (FLT), Força Livre Dianteira (FLD), Extreme 10,5 (XTM), Pro Mod (PM), Pro Mod-Light (PML), Drag Top Álcool (DT), Dragster Light (DL), o uso de protetor cervical do tipo “Hans Device”. Para as demais categorias recomenda-se o uso.
- e) A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de competição, mesmo em treinos não oficiais.
- f) O macacão/indumentária **deverá ser anti-chamas e constar obrigatoriamente**, de forma legível, **o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH**, não podendo apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo.
- g) As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;
- h) A indumentária completa poderá ser solicitada para vistoria durante o “briefing”, ou em qualquer momento.
- i) A indumentária é **exclusiva do piloto e intransferível**.
- j) Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, ou que estejam em desacordo este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

#### **13) PROFISSIONALISMO DAS EQUIPES NA ÁREA DE COMPETIÇÃO:**

- a) Será obrigatório o uso de camiseta ou camisa podendo ser de manga curta ou longa, bem como jaqueta ou agasalho que identifique a equipe e ou piloto.
- b) Será obrigatório o uso de calça ou bermuda Jeans/Sarja padrão.
- c) Será obrigatório o uso de Calçado Totalmente Fechado (Sapato, Sapatilha, Botas, tênis, etc.) nas áreas de acesso a pista de competição, nas áreas de alinhamento, na área de Burnout e na pista de competição.

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- d) Fica proibido qualquer tipo Calçado Aberto ou parcialmente aberto (sandália, chinelo, pés descalços) nas áreas de acesso a pista de competição, nas áreas de alinhamento, na área Burnout e na pista de competição.

#### 14) Combustível:

- a) Naquelas categorias onde o combustível obrigatório é o Metanol puro, o mesmo deverá ter as seguintes propriedades:
- Categorias: **ST, DTC, STT, TST e DTA Light.**

#### Propriedades Físicas:

Densidade (20°/20°C), máx.: 0,7932  
Densidade do vapor (20°C), 760mm HG: 1,11  
Ponto inicial de ebulição, 760mm HG, °C: 64,6 +- 0,1  
Faixa de destilação, 760mm HG, °C máx.: 1,0 incluindo 64,6 +- 0,1  
Limite de inflamabilidade inferior, % vol.: 6,0  
Limite de inflamabilidade superior, % vol.: 36,5  
Calor de combustão, cal/g, gas., 25°C: 5683  
Calor de combustão, cal/g, liq., 25°C: 5420  
Calor de fusão, cal/g: 0,76  
Calor Latente de vaporização, cal/g (ponto normal de ebulição): 262,8  
Ponto de Fusão a 760mm HG, °C: -97,34  
Índice de refração, n<sup>20</sup>: 1,32863  
Solubilidade em água, álcool e éter: Totalmente Miscível  
Calor específico do liq., cal/g/°C a 20°C: 0,599  
Coeficiente de expansão cúbica por °C a 55°C: 1,24 X 10(3)  
Constante dielétrica, mhos, 25°C: 32,63  
Pressão de vapor, mm Hg, 20°C: 96,0  
Pressão crítica, atm: 78,7  
Temperatura crítica, °C: 240  
Temperatura de auto-ignição, °C: 464  
Ponto de fulgor (vaso aberto): 16,1°C  
Ponto de fulgor (vaso fechado): 11,0°C

#### Especificações Técnicas:

Pureza, %peso, mín.: 99,85  
Acidez como Ácido Acético, %peso, máx.: 0,003  
Redução ao permanganato, minuto, mín.: 30  
Aldeídos e cetonas, %peso, máx.: 0,003  
Alcalinidade, como NH<sub>3</sub>, %peso, máx.: 0,003  
Aparência: claro e incolor  
Água, %peso, máx.: 0,15Cor (APHA), máx.: 5  
Matéria não volátil, g/100ml, máx.: 0,001  
Odor: característico  
Hidrocarbonetos: passa o teste

- b) Naquelas categorias onde o combustível obrigatório é o Metanol puro, fica proibido o uso ou a mistura de qualquer outro líquido ou aditivo no combustível. (Ex: nitro metano, etanol, gasolina, óxido propileno, água, entre outros).

#### CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- c) Obrigatório o uso de um dreno rápido, visível, e de fácil acesso na linha de combustível para teste de combustível.
- d) A conferência e aprovação do combustível serão de responsabilidade da comissão técnica, a qual poderá exigir amostras de combustível a qualquer tempo no decorrer do evento para avaliação imediata ou posterior.
- e) A punição específica para o piloto que tiver em desacordo no teste de combustível será:
  - a. Advertência e perda de todos os tempos oficiais do evento.
  - b. 15 (quinze) pontos na carteira da CBA.
  - c. Multa de 02 Up's
  - d. Em caso de análise laboratorial as custas serão por conta dos envolvidos.

#### 15) Pneus:

**Categorias: ST, DTB, DTC, STT.**

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14" e máximo 17".
- b) Permitido o uso do tipo de conjunto (Roda/Cubo rápido) fora do eixo de tração.
- c) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT/INMETRO com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 165mm.
- d) Os pneus devem ser radiais, nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo **2mm** desulco na superfície de contato com o solo **medido à partir do TWI**.
- e) O ano de fabricação dos pneus de tração **não poderá ser maior do que 05 (cinco) anos**.
- f) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- g) Permitido o uso nas rodas fora do eixo de tração, pneus do tipo "Front Runners" com especificação para uso em competições na medida de aro máxima de 17".
- h) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de **índice de velocidade mínimo de (H)** para provas de **201mts** e **(V)** para provas de **402mts**, descrito na lateral do pneu. Vide Regulamento técnico de cada categoria.
- i) É proibido o uso de pneus "slick" de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.
- j) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- k) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- l) O índice de dureza mínimo admitido será (55) na banda de rodagem (área em contato com o solo) e (50) no costado (lateral dos pneus). Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo "type A" (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- m) Após a vistoria de dureza mínima realizada antes de cada largada, é proibido fazer alterações na calibragem dos pneus sob pena de perda dos tempos válidos da etapa.
- n) Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluída a prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- o) Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria inicial. Caso os pneus não cumpram as especificações na primeira bateria da fase classificatória, o piloto será desclassificado, porém haverá a possibilidade de troca dos pneus para a segunda bateria.

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Após a segunda bateria classificatória com os pneus já "lacrados" e vistoriados, não haverá mais a possibilidade de substituição até o término da competição. Caso ainda os índices de dureza, desgaste excessivo, medida de sulco, etc., estiverem abaixo do permitido, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem que não estejam em conformidade com as regras, o piloto será impedido de continuar na competição.

- p) Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.
- q) Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade de troca.
  
- r) A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em exclusão e outras penalidades conforme CDA.
  - a. Perda de todos os tempos oficiais do evento
  - b. 15 (quinze) pontos na carteira da CBA
  - c. Multa de 02 Up's

**16) Sistema Elétrico:**

- a) A bateria deve estar solidamente fixada.
- b) A bateria deve ser **COMPLETAMENTE** recoberta por uma caixa confeccionada em material **ISOLANTE** caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

**17) Sistema de Lubrificação:**

- a) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 litros, instalados do lado contrário ao escapamento.

**Rio de Janeiro, 06 de Dezembro 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

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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