



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHOTÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR

PRO SERIES

REGULAMENTO DESPORTIVO 2024

SUMÁRIO

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
4.3– DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS.....	5
4.4– DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA.....	5
4.5– DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS	7
4.6– DO PILOTO ROOKIE	7
4.7– DAS INSCRIÇÕES DE EQUIPES.....	7
4.8– DO NÚMERO DE VEÍCULOS E EQUIPES PARTICIPANTES	8
4.12- DA NUMERAÇÃO DOS VEÍCULOS.....	10
4.13– DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES	11
ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS	12
5.11–DA ENTRADA DO PIT, PIT LANE E SAÍDA DO PIT	15
5.19– DA COMUNICAÇÃO VEÍCULO/BOX.....	16
5.20- DO VEÍCULO RESERVA.....	16
5.21- DA PONTUAÇÃO	16
5.22– DO PILOTO CAMPEÃO.....	16
5.23- DA EQUIPE CAMPEÃ	18
5.24– DO CRITÉRIO DE DESEMPATE	18
5.25– DA CLASSIFICAÇÃO	18
ARTIGO 6 – DO BRIEFING	19



ARTIGO 7 – DOS TREINOS	19
7.1 – DOS TREINOS EXTRAS	20
7.2 – DOS TREINOS LIVRES OFICIAIS	20
7.6 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO.....	20
7.7 – DO WARM UP	24
7.8 – DOS TREINOS PARTICULARES E COLETIVOS	24
7.9 – TREINOS PARA PILOTOS ROOKIE	25
ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA	25
8.2 – DO GRID DE LARGADA.....	25
8.3 – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA.....	26
ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO	28
ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA	29
10.11 – DO PESO PILOTO/VEÍCULO	31
ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM	32
ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO	32
ARTIGO 13 – DO PÓDIO	33
ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE	33
ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES	33
ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS	35
ARTIGO 17 – DO DOPING	35
ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA	35
ARTIGO 19 – DA POTÊNCIA EXTRA	39
ARTIGO 20 – DO FAN PUSH	40
ARTIGO 21 – DAS CÂMERAS ON BOARD	42
ARTIGO 22 – DOS EVENTOS PROMOCIONAIS E FILMAGENS	43
ARTIGO 23 – DA COLETIVA DE IMPRENSA	43
ARTIGO 24 – LASTRO DE SUCESSO	43
ARTIGO 25 – “BALANCE OF PERFORMANCE” – BOP	44
ARTIGO 26 – HOMOLOGAÇÃO	45



DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1.1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series**”, que será realizado, na temporada 2024, e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto por um mínimo de 8 (oito) e no máximo de 12 (doze) etapas de acordo com o calendário CBA.

Art. 1.2 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA supervisionar técnica e desportivamente o **Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series**, que será promovido comercialmente pela empresa Vicar Promoções Desportivas S/A, e operacionalmente pelo Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60), e compreenderá 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Pilotos e 1 (um) título de Campeã Brasileira de Equipes Stock Car Pro Series.

Parágrafo único: o Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60) é o titular (entidade proponente) de projetos para a realização do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2024, nos termos da legislação vigente.

Art. 1.3 - O “**Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series**” será disputado na forma de uma categoria única, estando as etapas reservadas para veículos de Stock Car Pro Series, marcas e modelos conforme definidos nas Regulamentações Técnicas, e que possuem seu uso exclusivo para esta competição.

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2.1 - Este Regulamento se submeterá ao Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, seus adendos e informes.

Art. 2.2 - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação.

Art. 2.3 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia.



Art. 2.4 - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.5 - 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 – 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. 2.5.1 - Código de conduta.

É de responsabilidade das equipes e pilotos toda conduta própria, de seus colaboradores e convidados, os mesmos deverão seguir o código de conduta definido pelo organizador, tendo como punição prevista no CDA 2024. Qualquer atitude que seja definida como divergente do código de conduta poderá ser punido a equipe ou piloto, com:

- I. Advertência escrita
- II. Multa
- III. Penalização em tempo, posições ou voltas

Art. 2.6 - 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. 4.1 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato só serão efetivadas após análise feita pela CBA.

Art. 4.2 - As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Credenciamento e Outras Avenças com a empresa promotora.



Art. 4.3 - O valor da inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por veículo, para cada evento. Para as equipes se enquadram no Plano Fidelidade Vicar, definido no contrato de credenciamento, válido e que estiver livre de pendências com a empresa promotora do evento e com os fornecedores oficiais do campeonato, será aplicado desconto, onde o valor final da inscrição, para cada veículo, será igual a R\$ 8.966,00 (oito mil novecentos e sessenta e seis reais). *Equipe sem pendência financeira com a Vicar, sem histórico de irregularidade técnica (CBA), mas que façam opção pela não adesão ao Plano Fidelidade Vicar, o valor da inscrição será de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) por carro, por evento.*

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.4 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series, o piloto deve possuir Licença “**PGC-A**” emitida pela CBA em 2024, bem como cumprir pelo menos um dos requisitos abaixo especificados, caso seja seu ano de estreia:

- I. *Pilotos que finalizaram entre as três primeiras posições no Campeonato Brasileiro da Stock Light, nos últimos 5 anos.*
- II. *Nos últimos três anos, Pilotos que participaram de no mínimo duas temporadas no Campeonato Brasileiro da Stock Light, e finalizaram entre os 5 primeiros colocados (classificação geral do campeonato de pilotos), em pelo menos em uma das temporadas.*
- III. *Pilotos com participação em uma temporada completa em campeonatos internacionais como: FIA F1, FIA F2, FIA FE, FIA WEC, FIA GT WORLD CUP, SUPERCARS (Austrália), NASCAR CUP SERIES, NASCAR XFINITY, SUPER GT (Campeonato Japonês), INDY CAR SERIES.*
- IV. *Pilotos com participação por outras categorias não citadas acima, deverão solicitar inscrição e serão submetidos avaliação da VICAR, onde o histórico de resultados e experiência do piloto será avaliada se é compatível e oferece segurança aos demais participantes do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series. Após este processo a VICAR poderá aceitar ou não a solicitação de inscrição.*
- V. 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 maior graduação possível em sua ASN de origem, com validade em 2024 (neste caso, em sua carta de autorização, deverá constar se a graduação é a maior da ASN).



VI. Os demais pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2024. *Estes Pilotos, não marcarão pontos para o Campeonato de Pilotos, nas provas que participarem.*

Art. 4.4.1 - 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 2024.
- 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.

Dos Pilotos convidados pela Empresa Promotora

Art. 4.5 - A empresa promotora poderá, a seu critério e com a anuência da CBA, convidar pilotos, inclusive estrangeiros, para participarem de eventos do Campeonato, mesmo excedendo o número limite de pilotos inscritos (Artigo 4.8), desde que os mesmos possuam licença internacional, emitidas pelas ASN de origem e suas respectivas autorizações válidas para 2024. A Empresa promotora poderá convidar o mesmo piloto, no máximo, para 3 (três) eventos do campeonato, *no caso de serem estrangeiros e não pertencentes a ASNs CODASUR, não marcarão pontos no Campeonato de Pilotos.*

Art. 4.5.1 - Estará previsto (*não obrigatório*) até duas horas de treinos extras, para pilotos convidados, que serão definidos *desde que exista* disponibilidade na programação de atividades do evento.

Da Substituição de Pilotos

Art. 4.6 - 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 à 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. 4.7 - Será considerado “Rookie”, todo aquele Piloto Oficial que não tenha participado mais do que 6 (seis) eventos do Campeonato de Stock Car Pro Series, em anos anteriores. Os pilotos “Rookie” serão determinados pelo Promotor do evento. As informações sobre eventos participados deverão ser feitas pelos pilotos aos Comissários Desportivos, que farão a validação.



Das Inscrições de Equipes

Art. 4.8 - As Equipes deverão estar legalizadas perante a Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, com o registro 2024 vigente, para receberem a pontuação correspondente ao Campeonato de Equipes, conforme preceitua o art. 29.2 do CDA 2024, 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 2024 será de acordo com o resultado obtido no Campeonato de Equipes 2023. Equipes que venham estreiar em 2024 ou aquelas sem classificação no Campeonato de Equipes em 2023, terão a sua posição definida por sorteio, após definidas as posições das Equipes com classificação em 2023. *A empresa promotora poderá a seu critério promover mudanças no posicionamento das equipes, com objetivo de promover maior segurança no pit stop (maior espaço para parada dos veículos), ou mesmo para acomodar uma deficiência de estrutura do autódromo.*

Parágrafo segundo: *No caso da penalização técnica aplicada pela CBA, mediante a relatório por ela expedido, caracterize que a Equipe assumiu uma posição fraudulenta, adulterando componentes do carro, será considerada falta "grave". No evento seguinte a Equipe será reposicionada no último box e permanecerá neste até o último evento da temporada. Se a falta grave ocorrer na última etapa, a Equipe será posicionada, na abertura da temporada seguinte no último box e permanecerá no mesmo até o final do ano.*

Parágrafo terceiro: 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 estará à frente da com classificação inferior;*
- II. A data limite da solicitação será, sempre, em até 30 (*trinta*) dias antes do início da temporada;
- III. A solicitação deverá ser efetuada por e-mail e com a anuência das duas equipes;



- 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, está também deverá ser avaliada pela empresa promotora e *havendo a concordância da mesma, a alteração terá efeito em até 30 dias.*

Art. 4.8.1 – A empresa promotora responsável pelo credenciamento das equipes, formalizará junto a CBA, formulário que deverá constar, nome, número do documento de identificação, atribuição e a quantidade de integrantes de cada equipe terá direito.

As equipes, com dois veículos, poderão inscrever até 12 integrantes. Equipes com um único veículo poderão inscrever 8 integrantes.

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 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 parágrafo do Artigo 4.8.1. 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 4.8.1** 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 4.8.1** 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. 4.9 - Será permitida a participação de 34 (trinta e quatro) veículos no Campeonato de 2023, podendo, contudo, os pilotos convidados aumentarem o número de veículos no grid, diante da necessidade da empresa promotora, respeitando o número máximo definido pela forma de calculo descrita no CDA.

Art. 4.10 - 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. 4.11 - Está permitida a participação de equipe com apenas 1 (um) veículo nateporada 2024.

Art. 4.12 - Para participação da temporada de 2025 a empresa promotora emitirá até 30/11/2024 uma carta convite às equipes que competiram na temporada de 2025.

Art. 4.12.1 - As equipes convidadas terão que manifestar até o dia 15/12/2024, a sua intenção de participação no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series - edição 2025 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 contrato para assinatura. Fora deste prazo, a equipe perderá subsídios e premiações previstos.



Parágrafo único: Caso não ocorra o interesse e a 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 2025, até o limite de 34 veículos no grid.

Da Numeração dos Veículos

Art. 4.13 - Cada veículo possuirá um número vinculado ao seu piloto. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato.

Art. 4.13.1 - 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. O número 17 não poderá ser usado e o número 1 só poderá ser utilizado, pelo piloto campeão de 2023.

Art. 4.13.2 - Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 4.13.3 - 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. 4.13.4 – Todos os veículos deverão seguir o lay out definido no Contrato de Credenciamento/ Guia de Aplicação.

Art. 4.13.5 - O nome do piloto e seu grupo sanguíneo e fator RH devem aparecer no macacão e no veículo.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

Art. 4.14 - O piloto e/ou equipe, quando solicitado pela Empresa Promotora, deverão apresentar a documentação do veículo de competição, comprovando a sua procedência.

Art. 4.14.1 - 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. 4.15 - 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. 4.16 - 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. 4.17 - Todos os competidores devem se assegurar que seus veículos respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

Art. 4.18 - 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. 4.19 – 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. 4.18 e 4.19** acarretará na 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 - 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 Car Pro Series será composto *por etapas, com provas especiais* e de etapas com formato *padrão*.

Art. 5.2.1 - Regras específicas, para as etapas *com provas especiais e com formato padrão*, estarão definidas no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.2 – *Para as etapas de formato padrão*, constituída de duas provas, a duração constará no regulamento particular da prova.

Parágrafo primeiro: A cada etapa, será definida no regulamento particular da prova o procedimento obrigatório, a duração, o intervalo e a sequência da operação.

Parágrafo segundo: Uma vez definido o procedimento obrigatório no regulamento particular da prova, todos os veículos são obrigados, a realizar o mesmo. Pilotos que venham acessar o box para manutenções, ou mesmo que abandonem a prova, sem completar os 75% do número de voltas do vencedor, na impossibilidade do cumprimento do procedimento obrigatório, não serão excluídos da prova correspondente, porém não pontuarão.

Art. 5.2.3 – O volume de combustível disponibilizado para cada veículo, em cada etapa estará previsto no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.4 – *Procedimento obrigatório e o seu intervalo, estarão ambos previstos no regulamento particular da prova. Na ocorrência da intervenção do Safety Car durante o intervalo, fica proibida a realização do procedimento obrigatório. Após a saída do Safety Car, com a prova válida, um novo intervalo será aplicado que estará previsto no regulamento particular da prova.*

Art. 5.2.5 - Caso a intervenção do Safety Car ocorra já com a janela aberta, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o piloto já tiver passado pela linha transversal, agora definida como “Safety Car Line 1”. *Com a saída do Safety Car e prova reiniciada em bandeira verde, após passagem dos pilotos pelo PSDP, um novo intervalo de voltas será aplicado, como definido pelo regulamento particular da prova.*

Art. 5.2.6 - Serão penalizados com a *desclassificação da(s) prova(s) os pilotos que:*



- I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo previsto e *finalizarem a prova com 75% ou mais do número de voltas do líder.*
- II. *Realizarem o abastecimento de combustível em desacordo com o previsto no regulamento particular da prova.*

Parágrafo único: A manutenção no veículo poderá ser realizada somente após o procedimento obrigatório estar finalizado.

Art. 5.3 - Para a correta realização do pit stop durante a prova, as regradas serão definidas no RPP.

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, independente do elemento já ter se soltado do veículo. *Para avaliação dos comissários técnicos, manutenção se necessário 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.



Art. 5,10 - 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 da categoria suporte, por motivo de segurança, não será permitido que veículos da Stock Car Pro 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.

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;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- II. Durante o treino classificatório, o piloto perderá 3 (três) posições no grid de largada;
- III. Caso o incidente seja na prova, 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 Desportivos atribuirão penalidade em tempo ao Piloto infrator e a equipe do piloto será penalizada com uma multa de 20(vinte) UPs.

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/ou por radares moveis de velocidade. Manter velocidade abaixo do limite estabelecido desnecessariamente, poderá acarretar avaliação pelos Comissários Desportivos e consequente penalização de acordo com o CDA/CBA 2024.

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 e/ou troca do chassi.

Da Pontuação

Art. 5.22 - A pontuação do campeonato será atribuída aos pilotos e equipes conforme descritivo abaixo:



Posição	Sprint	Principal
1	55	80
2	50	74
3	46	69
4	42	64
5	38	59
6	36	55
7	34	51
8	32	47
9	30	43
10	28	40
11	26	37
12	24	34
13	22	31
14	20	28
15	18	25
16	16	22
17	14	19
18	13	17
19	12	15
20	11	13
21	10	12
22	9	11
23	8	10
24	7	9
25	6	8
26	5	7
27	4	6
28	3	5
29	2	4
30	1	3
31	0	0
32	0	0
33	0	0
34	0	0

	Pontuação
Pole Position	2



Do Piloto Campeão

Art. 5.23– Ao final da penúltima etapa, todos os pilotos terão descartadas as (2) duas piores pontuações (N-2). Os pilotos poderão descartar a prova de que não participaram. 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 (2) 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 5.22), 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 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

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



Art. 5.26- 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 somente, 1 (um) representante da cada equipe. Atendendo protocolos de saúde, o briefing 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 do treino livre oficial estará prevista no Regulamento Particular da Prova. Os treinos livres serão separados em dois grupos e ficará a critério da equipe escolher com qual veículo participar, observando que um mesmo veículo não poderá participar dos dois grupos.

Parágrafo único: A penalização para os pilotos/equipes que infringirem esta determinação será a exclusão no treino subsequente, se for outro treino livre oficial. Caso o próximo treino for o classificatório a penalização será de 3 (três) minutos, além de multa de 20 (vinte) UP's.

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 RPP. Todos os veículos deverão estar posicionados fora do box a 45º, 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.

Os comissários Desportivos, no uso de suas atribuições e visando segurança em razão da configuração da pista, poderão alterar o formato do Treino Classificatório. A alteração,



caso ocorra após a divulgação do RPP, deverá ser amplamente divulgada, informando a existência do adendo ao RPP da etapa e com o devido protocolo assinado pelas equipes.

Qualifying 1 – Q1

Art. 7.6.1 - Todos os pilotos inscritos participam desta sessão, que será dividida em dois grupos e terá duração de 8 (oito) minutos cada. A sessão do grupo 1 (um) tem início com participação dos dezesseis pilotos nas posições ímpares classificados no respectivo

campeonato e a na sequência vem o grupo 2, com os demais pilotos inscritos no evento, salvo outro formato definido no RPP.

Art. 7.6.1.1 - Excepcionalmente no primeiro evento, *na primeira etapa* o grupo 1 (um) terá 16 (dezesseis) vagas a serem preenchidas pelos pilotos nas posições ímpares classificados no campeonato de 2023. Concluído o Grupo 1 os 10 pilotos mais rápidos passam para o Q2, e concluído o o Grupo 2 os 10 pilotos mais rápidos passam para o Q2, fica configurada a posição do grid de largada do 21º até último colocado, salvo outro formato definido no RPP.

Qualifying 2 – Q2

Art. 7.6.2 – Participam do Q2 os 20 (vinte) pilotos classificados no Q1, 10 do grupo 1 e 10 do grupo 2. O Q2 será realizado em sessão única, com duração de 8 minutos, onde serão definidos os seis primeiros colocados que passarão para o Q3 e do 7º ao 15º colocado do grid, salvo outro formato definido no RPP.

Qualifying 3 – Q3

Art. 7.6.3 – Participam do Q3, os 8 (oito) pilotos melhores classificados no Q2.

O Q3 será realizado em sessão única, com duração de 8 minutos, onde serão definidos os seis primeiros colocados do grid de largada. Salvo outro formato definido no RPP.

Parágrafo primeiro: Na eventualidade de um piloto classificado para o Q3, não completar no mínimo uma volta cronometrada válida, o mesmo será penalizado em 5 posições no grid de largada.

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 a *pontuação* 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. 7.6.4 - 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. Ao final de cada sessão do treino classificatório Q1 ou Q2 e do intervalo entre os grupos, caso ocorra alteração climática, decretada pelo Diretor de Prova, estará 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. 7.6.5 - 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. 7.6.6 - 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. 7.6.7 - Em caso de bandeira vermelha, com menos de 3 minutos para encerramento das sessões Q1, Q2 ou Q3, o cronômetro retornará para 3 minutos na regressiva quando reiniciar a sessão. Este procedimento acontecerá uma única vez por sessão.

Art. 7.6.8 - 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 *vigente*. *Se restarem sessões a serem cumpridas no treino classificatório e o veículo que recebeu auxílio externo estiver classificado e em condições, o mesmo estará autorizado a participar.*

Art. 7.6.9 - Durante o Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.10 - 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. 7.6.11 - O piloto que durante o treino classificatório prejudicar o desempenho de outro concorrente poderá ser penalizado com uma advertência, perda de 03 posições no grid, perda da melhor volta ou a exclusão do treino classificatório, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.12 - 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. 7.6.13 - 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. 7.6.14 - 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 pitlane;
- IV. Se ambos os pilotos não saírem do pit lane, fica melhor posicionado aquele que fez a inscrição primeiro.

Art. 7.6.15 - 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. 7.6.16 - 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 - Treinos particulares com veículos que façam uso de qualquer componente de um veículo de Stock Car Pro Series são proibidos.



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

Coletivos serão programados pela empresa promotora e informados às equipes e CBA previamente.

Treinos para piloto Rookie

Art 7.9 – Três sessões de treinos extras com duração de 30 minutos cada, estarão previstos para os pilotos Rookie, *mediante disponibilidade de espaço na programação do evento*. Os treinos serão realizados nos mesmos finais de semana dos eventos oficiais e a empresa promotora irá definir os autódromos e a programação correspondente.

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. até a autorização dada através de bandeira verde, no PSDP e nos postos de sinalização concomitantemente 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 a inversão dos 12 primeiros do treino classificatório.

Art. 8.2.1 - Em se tratando da 2ª prova da etapa, o grid de largada será definido com base no treino classificatório.



Art. 8.2.2– Quando da realização de duas etapas, em um mesmo final de semana de evento, o grid de largada, será definido em função do resultado do treino classificatório correspondente a cada etapa

Art. 8.2.3 - 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

Art. 8.2.4 - 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. 8.2.5 - 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 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 podendo dar a largada com o "Safety Car". O Diretor de prova dará esta informação através do sistema oficial de mensagens. 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 veículos oficiais de resgate, 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 imediatamente ao Parque Fechado, sob pena de desclassificação. Os veículos que permaneceram na pista por problemas técnicos ou acidentes deverão ser resgatados, pela equipe de resgate e encaminhado ao Parque Fechado.

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

Art. 9.2 - Caso um piloto/equipe retire seu veículo do Parque Fechado, antes do tempo determinado, e sem autorização dos Comissários Técnicos, será desclassificado, bem como 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. Para-choque dianteiro, capô dianteiro, 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 do evento;
- 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 no autódromo serão utilizados equipamentos definidos pela empresa que o fornece.

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 técnicas e/ou desportivas 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:

No treino classificatório, será a desclassificação.

Na prova, penalização será a desclassificação da prova.

Da Peso Piloto/Veículo

Art. 10.11 - 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. 10.11.1 - Todos os pilotos inscritos no Campeonato serão pesados utilizando seu equipamento completo de prova em cada evento.

Art. 10.11.2 - 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. 10.11.3 - 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.

11 – DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 - 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. 11.1 - 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.

12 – DA PREMIAÇÃO

Art. 12 - Serão entregues troféus aos três primeiros colocados (pilotos) e a equipe do piloto vencedor a cada prova.



13 - DO PÓDIO

Art. 13 – 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.

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.

14 – DA PUBLICIDADE

Art. 14 - 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. 14.1 - É proibido o uso da seguinte publicidade:

- I. Política;
- II. Racista em quaisquer de suas formas;
- III. Religiosa.

15 – DAS PENALIZAÇÕES

Art. 15 – *Irregularidades técnicas relativas a componentes adulterados, com dimensional ou material em desacordo com o componente produzido originalmente, seja na adição*

irregular de material ou mesmo alteração ou ainda da geometria construtiva do mesmo, além do piloto infrator perder os resultados obtidos e penalizado ao pagamento da multa



de 100 (cem) UP's. Adicionalmente a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro para o mesmo piloto ou qualquer outro que venha substituí-lo.

Paragrafo único: Irregularidades técnicas de qualquer natureza constatadas após as provas, o piloto infrator perderá todos os pontos obtidos na etapa.

Art. 15.1 - No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos julgados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 15.2 - O piloto e equipe punidos com desclassificação, perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem, pela colocação alcançada.

Art. 15.3 - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante a prova, nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o "Drive Through", deverão seguir o regramento disposto no CDA 2024.

Art. 15.3.1 - Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada, para ser cumprida durante a janela, esta deverá acontecer no momento da parada do veículo e a equipe não poderá realizar nenhuma manutenção ou qualquer outra atividade no veículo até que a penaseja cumprida.

Art. 15.3.2 - Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada após a janela do procedimento obrigatório, este tempo deverá ser acrescido ao resultado final da refererida prova.

Art. 15.4 - 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:

- I. Advertência: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto já largará advertido;
- II. Drive Through: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto perderá 15 posições no grid de largada;
- III. 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. 15.5 - Eventuais penalizações de etapas anteriores serão comunicadas durante o briefing.

DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 16 - As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

Art. 16.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2024.

Dos Recursos

Art. 16.2 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2024.

Art. 16.2.1 - 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 pitlane.

17 - DO DOPING

Art. 17 – *Conforme previsto CDA 2024.*

18 – DA SEGURANÇA

Art. 18 - 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: Setores da pista com acidentes, problemas de segurança, eminência de risco, serão orientadas e/ou alertadas através de sinalização oficial, nos postos de sinalização, coordenada pela direção de prova e aplicada através painéis luminosos, bandeiras e placas.

Art. 18.1 – 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. 18.2 – Os pilotos, quando na condução de seus veículos, deverão estar trajando sempre indumentária completa homologada FIA/CBA.

Art. 18.3 – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto.

Art. 18.4 – 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. 18.5 – Um piloto que abandone seu veículo, deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 18.6– 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. 18.7 – Cada equipe deverá providenciar *dois* extintores de incêndio de 10 (dez) quilos *na frente* do seu box, para cada um de seus veículos.

Art. 18.8 – O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela cronometragem oficial.

Art. 18.9 – 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. 18.10 – 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. 18.11 – Dentro dos boxes, todos os veículos, com os motores acionados, deverão, obrigatoriamente, usar silencioso na ponteira do escapamento. O ruído máximo tolerado não poderá ser superior a 110 dB (A), com o motor a 4500 RPM e pedal da embreagem acionado. O não cumprimento desta norma acarretará uma multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 18.12 – Por motivo de segurança os veículos deverão ter apenas uma única válvula de abastecimento de combustível, que deverá ser montada direcionada para dentro do box. Igualmente se aplica a válvula do "airjack", que controla o acionamento dos macacos pneumáticos, a mesma deverá estar posicionada do mesmo lado em que a válvula de abastecimento de combustível estiver.

Art. 18.13 – 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. 18.14 – 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. 18.15 – 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 carroceria (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. 18.16 Quanto à funcionalidade do sistema de iluminação dos veículos, as Equipes deverão colocar ênfase no pleno funcionamento, do farol, pisca alerta, 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 (lanternas e o led central). 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.18.17 - *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.18.18 – *Proibido a entrada de animais no autódromo, exceto aqueles autorizados para uso da equipe de segurança.*



Art.18.19 – Antes da 1ª etapa, todos os pilotos serão submetidos avaliação física e a exames, que serão conduzidos por empresa contratada pelo promotor do evento. As Equipes somente poderão inscrever pilotos que não possuam qualquer restrição medica.

19 - DA POTÊNCIA EXTRA

Art. 19 - A Stock Car Pro Series dispõe de um 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 relargada.

Art. 19.1. Os Pilotos que infringirem a regra do parágrafo 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 final da prova do piloto infrator.

Art. 19.2 - Na Prova Final serão analisados, imediatamente após a prova, antes do pódio, os seguintes veículos/pilotos nesta ordem:

- I. Vencedor da 1ª e 2ª Provas;
- II. Vencedor do campeonato (caso da Final);
- III. Os demais veículos/pilotos serão analisados na sequência.

Art. 19.3 – Após cada prova, a equipe tem como obrigação fornecer, de forma satisfatória, todos os dados do sistema de aquisição (PI) 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. 19.4 - 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 uma multa de 20 UP's.

20 - DO FAN PUSH

Do Objetivo

Art. 20 - Esta ação tem como finalidade adicionar Push de Acionamento de Potência Extra aos participantes mais bem votados da etapa em questão. A quantidade será definida no RPP. O Fan Push é somente para corrida principal de domingo.

Quando da realização de duas etapas em um mesmo final de semana de evento, o Fan Push será aplicado somente para a segunda etapa programada.

Do Cadastro

Art. 20.1 - Para efetuar o cadastro os participantes deverão acessar o site, <https://www.stockproseries.com.br/> onde constará todos os detalhes para participar da ação.

Da Votação

Art. 20.2 - A votação será iniciada às 8:00 horas do Domingo que antecede o evento, tendo como base o calendário oficial da Stock Car Pro Series 2024.

Parágrafo único: a votação encerrará 45 (quarenta e cinco) minutos antes do horário da largada da primeira prova, segundo programação oficial do evento.

Art. 20.3 - Na impossibilidade de ser realizada a votação nas plataformas, por qualquer motivo, fica cancelada a ação do Fan Push na etapa em questão, sem direito a reclamações.

Dos Participantes

Art. 20.4 - Estão elegíveis todos os pilotos inscritos no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series.



Parágrafo único: Todos os pilotos são elegíveis ao “Fan Push” no primeiro e último evento. Os seis pilotos melhores votados para um dado evento ficam bloqueados para o próximo(evento). Exceção de pilotos que venham ter problema de força maior próprio, que os impeçam de participar da etapa. Estes pilotos voltam a participar da votação no evento seguinte. *Para o último evento, todos os pilotos com chance matemática ao título de campeão, irão receber um único “Fan Push” e não irão participar da votação.*

Da Apuração

Art. 20.5 - A soma dos pilotos mais votados será controlada pelo sistema e auditada por empresa homologada, com acompanhamento da CBA, logo após o encerramento do período de votação.

Parágrafo primeiro: em todas as etapas, 6 (seis) pilotos serão premiados com o Fan Push.

Parágrafo segundo: a auditoria será a única responsável, pelo acompanhamento da votação durante o período.

Art. 20.6- Em caso de empate, o piloto que primeiro atingir os pontos será considerado vencedor.

Da premiação

Art. 20.7- Os “Fan Push” serão carregados na formação do grid das provas habilitadas.

Art. 20.8- Apenas técnicos da empresa responsável pelos motores estão autorizados a adicionar o “Fan Push” nos veículos vencedores.

Art. 20.9 - Na impossibilidade da utilização do “Fan Push” por qualquer motivo, os pilotos premiados não poderão utilizá-los em etapas posteriores.

Da Divulgação

Art. 20.10- A comunicação dos vencedores será de responsabilidade da empresa de Auditoria, via relatório fechado e assinado por responsáveis legais destinados a um membro da equipe do promotor do evento e a um Comissário Desportivo da votação, para divulgação e arquivo na Pasta da Prova.



Das Considerações Finais

Art. 20.11 - Eventuais ocorrências não previstas no artigo 20 e seguintes serão dirimidas por uma comissão formada por integrantes da empresa promotora, e da decisão desta não será possível a interposição de recursos e/ou reclamações.

Art. 20.12 - A participação nesta ação implica a aceitação total e irrestrita de todos os itens deste Regulamento pelos Participantes.

21 - DAS CÂMERAS ON BOARD

Art. 21 - Em todos os veículos participantes é obrigatória a instalação de uma câmera onboard, 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 - Todos os veículos deverão ter no mínimo uma câmera on board, voltada para frente sua imagem livre de qualquer obstrução por qualquer item dentro ou fora com a amplitude de imagem para a verificação dos movimentos do piloto em sua condução tanto do lado interno, ou externo em relação aos demais competidores. Seu posicionamento deverá ser aprovado pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos utilizando seu critério, sendo que esta(s) câmera(s) deverá(ão) estar à disposição da CBA em qualquer momento do evento brevemente assim que for solicitada.

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 onboard, 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, respeitando critérios de segurança com a aprovação dos Comissários Técnicos

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 5.24.

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 – “BALANCE OF PERFORMANCE” - BOP

*No regulamento técnico se encontram descritos todos os parâmetros do **BoP** – (“Balance of Performance”) que serão classificados em níveis (**BoP nível 1, BoP nível 2 ...**) e serão o principal instrumento para equalização de desempenho das Marcas.*

*Aplicação do BoP ao longo do campeonato seguirá uma premissa matemática, onde o desempenho de cada Marca em pontos conquistados, será o balizador para o equilíbrio entre elas. Ao final de cada etapa, a Marca somará as duas melhores pontuações em cada prova, conquistadas entre todos os seus pilotos inscritos. Quando a diferença entre Marcas for igual ou superior a 30 pontos o **BoP** será acionado para aquela que estiver em desvantagem.*

*Dados estatísticos de 2020 a 2023 e BoP aplicado nestas edições, formam a base para o Campeonato 2024. Constará no Anexo Técnico, qual o **nível** de BoP da Marca/Modelo, para o início do campeonato e nos Boletins Técnicos, as atualizações caso ocorram.*

*Para o entendimento da aplicação do **BoP em níveis**, uma condição hipotética será exemplificada: Ao final da primeira etapa, Marca “A” apresenta um delta negativo igual ou superior a 30 pontos com relação a Marca “B” no “Ranking de Marcas”. Supondo que a Marca “A” começou o campeonato no **BoP nível 1**, na etapa seguinte constará no Boletim Técnico que a mesma passa para o **BoP nível 2**. Toda vez que um nível for ativado a*



pontuação volta ao zero, e na próxima etapa iniciámos novamente a contagem. Dando continuidade ao exemplo: agora ao final da segunda etapa, Marca “B” apresenta uma desvantagem de 20 pontos relação Marca “A”, porém finalizada a terceira etapa o delta negativo chega a 40 pontos (20 pontos da 2ª Etapa mais 20 pontos da 3ª Etapa), ativando assim o próximo nível de BoP para a marca em desvantagem.

HOMOLOGAÇÃO

Art. 26 - 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, 09 de fevereiro de 2024.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente