



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA, DRIFT E TRACK DAY
CAMPEONATO BRASILEIRO DE DRIFT 2025
ULTIMATE DRIFT REGULAMENTO DESPORTIVO**

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

Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato Brasileiro de Drift 2025 - ULTIMATE DRIFT

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

- O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste regulamento são de direito da CBA e da New Drift Participações Ltda.
- É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da CBA e da ULTIMATE DRIFT.
- O Autor deste documento é a ULTIMATE DRIFT e a CBA, responsáveis pela organização do Campeonato Brasileiro de Drift e Copa do Brasil de Drift 2025, devidamente homologada pela CBA.

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

Contato ULTIMATE DRIFT, Ltda

Rua Augusta 2110, conjunto 11, São Paulo – SP, CEP

01412-000 **Dúvidas Gerais**

pilotos@ultimatedrift.com.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



1. GERAL

O Campeonato Brasileiro de Drift 2025 será promovido pela empresa New Drift Participações Ltda, sob supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo e Federações locais e será regido pelos seguintes códigos:

1. Código Desportivo Internacional (CDI);
2. Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
3. Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Drift 2025
4. Regulamento Técnico Específico do Campeonato Brasileiro de Drift 2025

Legislação Desportiva complementar em vigor.

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

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

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

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

Poderão participar do Campeonato Brasileiro de Drift 2025 - ULTIMATE DRIFT, todos os pilotos filiados e habilitados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), observando os termos deste regulamento.

1.1 INSCRIÇÕES:

O Campeonato Brasileiro de Drift **2025** será composto por três categorias:

- Ultimate PRÓ (CATEGORIA PRINCIPAL) Ultimate MASTER (pilotos acima de 40 anos completos até início da temporada);
- Ultimate ROOKIE (Pilotos menores de 18 anos completos até início da temporada ou com participação em menos que 8 etapas da Ultimate no início da temporada. Pilotos campeões da Light/Rookie automaticamente fazem parte somente da PRÓ).

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



No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo, (CBA) dentro do ano vigente.

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

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

A inscrição para o campeonato será de forma anual, podendo a Promotora a qualquer momento, convidar pilotos para participarem do campeonato ou etapa. *****Pilotos convidados** poderão compartilhar o mesmo carro entre si, durante a etapa, porém, na fase eliminatória se ambos caírem numa mesma batalha, passa por by run e segue a competição, o piloto melhor classificado.

A quantidade de pilotos inscritos e o aceite dos pilotos será a exclusivo critério da Ultimate Drift

Após a inscrição anual no campeonato o piloto precisa confirmar sua presença em cada uma das etapas através da inscrição da etapa, até o prazo máximo estabelecido pela promotora.

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

Os pilotos participantes do Campeonato Brasileiro de Drift 2025, serão inscritos conforme a categoria que estão aptos (PRO-MASTER-ROOKIE), portanto, o piloto será inscrito na categoria PRÓ e desde que se enquadre será inscrito em uma das duas categorias restantes, MASTER ou ROOKIE. Caso o piloto se enquadre na categoria MASTER e ROOKIE, o mesmo será automaticamente inscrito na categoria PRÓ.

Pilotos com idade mínima de 14 anos completos até o início da temporada, poderão participando Campeonato Brasileiro de Drift 2025, desde que estejam qualificados por meio de curso presencial, e de posse de certificado de conclusão e aptidão, emitido por escola de pilotagem credenciada pela Ultimate Drift (citadas abaixo). Esse certificado deverá ser enviado para a CBA para emissão da Cédula Desportiva de piloto de DRIFT.



Escolas credenciadas:

- 1) Nome: Drift Aula
Responsável: Christopher Siqueira
End. Avenida Comendador Franco, 4272 Curitiba PR
Fone: (47) 98844-5657

- 2) Nome: Drift Escola (Box Sul, cursos de pilotagem)
Responsável: Márcio Vieira
End. Rua Inácio Francisco de Sousa, 1597 Box F631
Penha SC
Fone: (47) 99193-1123.

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

- 4) Nome: Escola de Drift Sheriff Barion
Responsável: João Barion
End. Av. Cesário Carlos de Almeida, 521 Laranjal Paulista—
SP
Fone: (11) 99969-4936

- 5) BSB DRIFT
Responsável: Helio Fausto Neto
End. SCIA quadra 14 cj 2 sala 3
– DF
Fone: (61) 99618-1583

- 6) Velopark Drift Escola
Responsável: Matheus Sartor
End. Rodovia BR386 nº 1.0000 km 430- Bairro Tabai – Nova
Santa Rita – RS
Fone: (51) 98227-2368

- 7) Escola Juba Drift
Responsável: Elson Nishimura Júnior
End. Rua Ibiporã 23
Cep 07170-560
Guarulhos - SP
Fone:(11)99655-9714



1.2 ETAPAS E CRONOGRAMAS:

Cada etapa do Campeonato Brasileiro de Drift 2025 – ULTIMATE DRIFT terá seu Regulamento Particular de Prova onde será definido o cronograma, com datas e locais das etapas. Farão parte do Regulamento Particular de Prova a definição das autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

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

1.3 DEFINIÇÕES:

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

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

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

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

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

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



Os pilotos se qualificarão individualmente para determinar sua posição, e de acordo com sua posição conquistada e será alocado no chaveamento principal ou no chaveamento de pré-batalhas conforme definido na etapa corrente.. É proibida a utilização das pistas para treinos e testes 15 dias corridos antes da etapa no local divulgado no calendário das etapas, independente do traçado .Caso isso ocorra, o piloto será proibido de participar da etapa onde cometeu a infração, exeto com autorização prévia da organizadora .

1.4 REUNIÃO COM A DIREÇÃO DE PROVA - (BRIEFING)

É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ou seu representante no Briefing inicial (sexta) acarretará na perda de 2 pontos em sua classificação, no segundo Briefing (Sábado) a punição será de 5 pontos. (A quantidade, dias e horários do briefing poderão variar, mas estarão descritas no cronograma de prova).

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

A presença no briefing será validada através de uma lista de presença disponibilizada no local pela organização, que obrigatoriamente deve ser assinada pelo piloto inscrito ou seu representante.

Definições apresentadas pela CBA no BRIEFING ou pela Organização do evento em concordância com representante CBA, superam este regulamento somente para a etapa corrente.

1.5 CONDUTA DESPORTIVA

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

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



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

2. PROCEDIMENTO PARA LARGADA

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

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

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

2.1 Tempo de posicionamento para qualificação e batalhas

Qualificação: Os pilotos receberão uma lista com a ordem de entrada na pista para a sua classificação. Os 5 primeiros desta lista devem estar posicionados na fila de entrada (local definido e indicado durante o briefing) 5 minutos antes do horário informado no cronograma da prova. Os pilotos subsequentes deverão seguir a mesma regra a partir do momento de início da qualificação, estarem posicionados e prontos para iniciar sua volta com 5 pilotos de antecedência. A organização se reserva ao direito de informar somente os horários de início e término das qualificatórias. EQUIPES E PILOTOS DEVEM FICAR ATENTOS A SUAS POSIÇÕES NA FILA. Será considerado abandono da VOLTA (s) do piloto, caso este, não esteja presente, e pronto na sua vez de entrar na pista. Os cinco (5) minutos não serão acionados automaticamente, para que ocorra a contagem, um membro da equipe deve comunicar um dos comissários da CBA.

Batalhas e pré Batalhas: Os pilotos receberão a chave de batalhas. Os pilotos das 3 primeiras batalhas desta lista devem estar posicionados na fila de entrada (local definido e indicado durante o briefing) 5 minutos antes do horário informado no cronograma da prova. Os pilotos subsequentes deverão seguir a mesma regra, a partir do momento de início das batalhas e estarem prontos com 3 batalhas de antecedência. A organização se reserva



ao direito de informar somente os horários de início e término das batalhas. EQUIPES E PILOTOS DEVEM FICAREM ATENTOS A SUAS POSIÇÕES NA FILA. Será

considerado abandono da VOLTA (s) do piloto, caso este, não esteja presente, e pronto na sua vez de entrar na pista. Os cinco (5) minutos não serão acionados automaticamente, para que ocorra a contagem, um membro da equipe deve comunicar um dos comissários da CBA.

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

2.2 CHICANE E QUEIMA DE LARGADA

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

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

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

Não será considerada queima de largada o movimento resultante do engate de marcha.

Em caso de dúvida, os juízes ou oficiais de competição poderão autorizar o reinício da largada e a mesma será desconsiderada.

2.3 INICIAÇÃO

O veículo do piloto líder ou piloto que estiver andando sozinho deve respeitar o ponto de inicialização, fazendo com que o carro inicie o Drift antes do último cone que marca o ponto de iniciação, demarcado por 3 grupos de cones em sequência “3, 2, 1” colocados na pista, considerando o último cone como “ÚLTIMO PONTO DE INICIALIZAÇÃO VÁLIDO” (Figura 2).

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

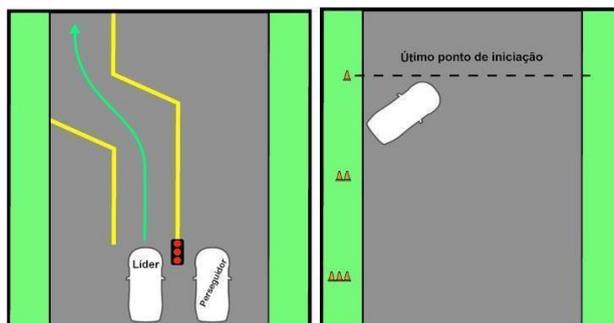


Figura 1

Figura 2

2.4 Erro organização

Caso ocorra alguma falha da organização, tais como:

- a) Posicionamento invertido do piloto líder e perseguidor.
- b) Falta de sinalização de queima de largada, toque no cone pelo líder da batalha ou ainda.
- c) Falta de informação aos juizes, ex: problema câmeras, problema imagens encaminhadas aos juizes, etc..
- d) Qualquer outro erro onde a organização seja responsabilizada a volta e ou batalha poderá ser refeita e nesse caso desconsiderada.

O(s) piloto(s) terão um tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box, para se rerepresentarem para nova volta ou batalha, sendo permitido troca de todos os pneus e reabastecimento, tanto para qualificação quanto para as batalhas.

Caso ocorra algum dano ao veículo durante a volta ou batalha invalidada, além da permissão de troca de pneus e reabastecimento será permitido um tempo para reparo de até 10 min, seguindo assim as diretrizes de colisão onde o piloto não é culpado.

Se o erro por parte da Organização ocorrer na primeira volta de uma batalha, a batalha completa será reiniciada, se ocorrer na segunda volta de uma batalha apenas a segunda volta será refeita.

Se o erro acontecer na volta de qualificação, a volta será desconsiderada e o piloto terá tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box para refazer sua volta.



Não será considerado “Erro de Organização”: Caso seja sinalizada “queima de largada” de forma clara, mas mesmo assim o(s) piloto(s) não vejam e sigam em batalha, estes, terão que repetir a volta imediatamente.

3. FORMATO DE QUALIFICAÇÃO

A organização poderá optar entre 04 formas de qualificação, que será informada durante o Briefing, anteriormente ao início da qualificação.

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

Em etapas com mais de 32 pilotos qualificados, após as 02 voltas de qualificação, essa já determinará uma ordem de classificação, onde as primeiras **24** posições, **ou outra posição definida em briefing da etapa**, serão imediatamente preenchidas e bloqueadas.

Todos os pilotos que se classificarem abaixo desse posição, disputarão pré batalhas, para ocuparem as posições restantes na chave de batalhas principal que será explicada mais a frente.

OPÇÃO 02: Knockout Qualifying: A qualificação consistirá em no máximo duas voltas, não consecutivas, com ordem de entrada para a primeira etapa a ordem será determinada pelo resultado final do Campeonato Brasileiro de Drift do ano anterior, sendo os novos pilotos os primeiros a irem a pista em ordem alfabética, iniciando pelos pilotos com a letra A. Após primeira volta de qualificação, essa já determinará uma ordem de classificação, onde as primeiras **24** posições, **ou outra posição definida em briefing da etapa**, serão imediatamente preenchidas e bloqueadas, não sendo autorizada a 2ª volta para esses pilotos.

Os pilotos restantes serão chamados para uma segunda volta e continuarão disputando as posições a partir da **25ª** posição, ou conforme definição em briefing da etapa, até o último participante da classificação para determinar sua posição na Qualificação, seguindo, portanto, os critérios da qualificação tradicional.

Exemplo:

Piloto A realiza obtém 95 pontos na volta 1 e ocupa a 01ª posição na qualificação, após todos os pilotos completarem a primeira volta, esse piloto terá



sua posição bloqueada e garantida como Top Qualify e não será permitida sua segunda volta. Piloto B obtém 69 pontos na 1ª volta e ocupa a **25ª** posição na qualificação ou em posição definida no briefing da etapa, após todos os pilotos completarem a primeira volta, esse piloto será chamado para a segunda volta, podendo melhorar a sua pontuação de volta, mas não ocupar posição superior a **24ª** ou em posição definida no briefing da etapa e, sua classificação entre os demais participantes da segunda volta obedecerá os critérios de qualificação tradicional.

Em etapas com mais de 32 pilotos qualificados, após estabelecidas as posições de qualificação: os pilotos que se classificarem partir da **25ª** posição, ou conforme definição em briefing da etapa, disputarão pré-batalhas, para ocuparem as posições restantes na chave de batalhas principal que será explicada mais a frente.

OPÇÃO 03: Super Qualifying: Os pilotos farão apenas uma volta classificatória e, todos aqueles que entrarem na pista, ainda que não pontuarem, desde que aptos a competirem, irão compor a qualificação conforme critérios de desempate.

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

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

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

Em etapas com mais de 32 pilotos qualificados, após a volta de qualificação, essa já determinará uma ordem de classificação, onde as primeiras **24** posições, **ou outra posição definida em briefing da etapa** serão imediatamente preenchidas e bloqueadas.

Após estabelecida a posição de qualificação: os pilotos que se classificarem partir da **25ª** posição, ou conforme definição em briefing da etapa, disputarão pré-batalhas, para ocuparem as posições restantes na chave de batalhas principal que será explicada mais a frente.



OPÇÃO 04: Qualificação direta:(em locais onde serão realizadas rodadas duplas essa opção poderá ser utilizada no 2º dia da etapa.)

Nessa opção de Qualificação utilizaremos a classificação da etapa anterior . Onde os 24 primeiros pilotos ou em posição definida no briefing da etapa, ocupam diretamente e nessa ordem, do 1º ao 24º ou a definida suas posições na chave de batalha principal.

O restante dos pilotos participantes da etapa do dia anterior, aguardam voltas de classificação (tipo de classificação definida na etapa) dos pilotos que não participaram da etapa do dia anterior, caso haja, e assim se forma a chave de pré-batalhas que será explicado mais a frente.

Exemplo para esse tipo de qualificação com:

- corte na posição 24ª;
- total de pilotos participantes da etapa anterior igual a 34.

1º -Definida a classificação da etapa anterior os 24 primeiros pilotos ocupam seus lugares na chave principal.

2º -Os pilotos de 25º a 34º já garantem vaga na chave de pré-batalhas.

3º -Os pilotos que não conseguiu se qualificar ou não participaram da etapa anterior, **caso haja**, precisam fazer volta de qualificação (opção definida em briefing) para garantir vaga na qualificação, esses pilotos ocuparão as vagas de 35ª em diante e terminam de compor a chave de pré-batalhas, que será mais a frente explicada.

3.1. CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO

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

B. Ângulo – Os pilotos serão julgados por sua capacidade de concluir o percurso, mantendo um alto grau de ângulo que lhes permita manter o ritmo em áreas que não são consideradas zonas de desaceleração.

Durante o percurso o ângulo deve ser constante, variações de ângulo trarão deduções na pontuação.

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

- Iniciação dupla;
- Inconsistência no ângulo;



- “Touch-and-go” que desequilibrem o carro;
- Pneu fora da pista ou marcação;
- Não passar nos locais demarcados;
- Alinhar o carro deixando de fazer drift;
- Falta de ângulo.

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

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

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

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

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

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

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

3.2. PONTOS DE QUALIFICAÇÃO

Para chegar a pontuação na qualificação a pista será dividida em setores e três juízes serão utilizados para dar a pontuação, sendo que cada

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

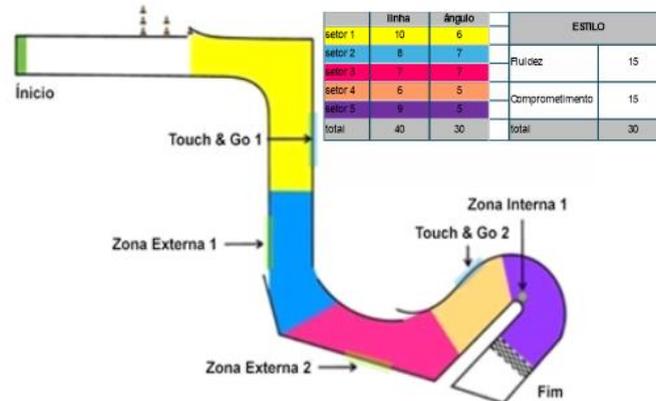


Figura 3

Linha – 40 pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

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

Ângulo – 30 pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

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

Estilo – 30 pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

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



- **Fluidez – 15 pontos; (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)**
- **Comprometimento- 15 pontos.** (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

3.3. VOLTAS DE QUALIFICAÇÃO INCOMPLETAS

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

- Rodar;
- Drift contrário – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta.
- Cometer erros que tornem a volta “impersuível”
- Alinhamento por tempo excessivo. (O alinhamento por tempo excessivo é algo situacional. Sendo os juízes responsáveis por este julgamento).
- Caso o competidor tire (3) ou mais pneus fora do traçado da pista.

3.4. IMPREVISTOS NA QUALIFICAÇÃO

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

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



4. FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS e PRÉ-BATALHAS:

4.1 – Categoria PRÓ, Marter e Rookie:

Após a qualificação e forma divulgada no regulamento da prova ITEM 03. Os 24 primeiros pilotos, caso a etapa possua mais de 32, qualificados ou até posição definida em briefing são colocados em uma posição padrão da chave de Batalhas, anexo 01, com base na posição de Qualificação.

As posições restantes na chave de batalhas serão ocupadas após as PRÉ-BATALHAS que explicaremos a seguir.

4.2 – PRÉ-BATALHAS.

Após a qualificação e forma informada no regulamento da prova ITEM 03. Os pilotos classificados a partir da 25ª posição ou posição definida em Briefing até o último piloto qualificado participam da Pré-Batalha e ocupam as posições restante na chave de Batalha Principal em ordem sequencial até completar a 32ª posição ou inferir a essa posição caso não haja pilotos suficiente.

Na chave de Pré-Batalha, os Pilotos são colocados em uma posição padrão da chave de Batalhas, anexo 01, com base na posição de Qualificação onde o piloto da 25ª posição ou posição definida em Briefing ocupa a posição de 1º lugar e os pilotos subsequente seguem mesma lógica completando assim a chave de Pré-Batalhas.

Portanto Piloto na 25ª posição ou definida em briefing ocupa a Posição 01 na chave de Pré-Batalhas o piloto que ocupa a 26ª posição ou definida em briefing ocupa a Posição 02 na chave de Pré-Batalhas seguindo até o último qualificado.

Para as Pré-Batalhas seguir mesmas instruções descritas no item 4.3 – Batalhas.

4.3 – Batalhas e Pré-Batalhas.

Caso o piloto (quando formada a chave de batalha), não possuir oponente na chave, o mesmo passa direto para as próximas fases, podendo fazer uma volta de By Run (volta sozinho), devendo se posicionar logo ao início das batalhas, ou seja, antes da Primeira batalha onde a chave possui os 2 pilotos.

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



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

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

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

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

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

Para um piloto ser considerado vencedor da Batalha, ele tem que receber no mínimo três votos como vencedor e no máximo um voto como perdedor, caso isso não ocorra a batalha irá automaticamente para o procedimento denominado **Mais Uma Vez conforme tabela abaixo**.

VOTOS		
PILOTO A	EMPATE	PILOTO B
X		
X		
X		
	X	
	X	
RESULTADO PILOTO A		

VOTOS		
PILOTO A	EMPATE	PILOTO B
X		
X		
X		
	X	
		X
RESULTADO PILOTO A		

VOTOS		
PILOTO A	EMPATE	PILOTO B
X		
X		
		X
	X	
	X	
RESULTADO EMPATE		

VOTOS		
PILOTO A	EMPATE	PILOTO B
X		
X		
X		
		X
		X
RESULTADO EMPATE		



O resultado das Pré- batalhas será consequência da análise de cinco juízes conforme item 4.3.1. ou de três juízes conforme item 4.3.2

4.3.2 Para batalhas com três juízes, cada juiz deve declarar seu voto sendo: 1. Piloto A vence; 2. Piloto B vence; 3. **Mais Uma Vez** (não foi possível determinar um vencedor e os pilotos deverão realizar mais uma batalha).

Para um piloto ser considerado vencedor da Batalha, ele tem que receber no mínimo dois votos como vencedor e no máximo um voto como perdedor ou empate, caso isso não ocorra a batalha irá automaticamente para o procedimento denominado **Mais Uma Vez**.

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

4.3.4 Se um veículo estiver quebrado ou incapaz de movimentar até a linha de largada no momento que for convocado, o outro competidor deve fazer uma volta única e completa (mostrando que o carro está apto para fazer Drift) para poder seguir em frente na competição. Se este piloto rodar durante essa volta, a mesma não será invalidada, pois o objetivo da mesma é apenas de demonstrar que está apto a seguir na competição.

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

4.4 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO EM BATALHA

4.4.1 OBJETIVOS DO PILOTO LÍDER:

- Executar uma volta de qualificação de 100 pontos;
- Executar uma volta que permita que o piloto perseguidor mantenha proximidade;
- Seguir o mapa de desaceleração;
- Ao término da volta, manter o controle do carro e não desacelerar bruscamente, a fim de permitir que o veículo perseguidor termine sua volta.

4.4.2 DEDUÇÕES DO PILOTO LIDER:

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

4.4.2 OBJETIVOS DO PILOTO PERSEGUIDOR:

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

4.4.3 DEDUÇÕES DO PILOTO PERSEGUIDOR:

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

4.5 MAPA DE DESACELERAÇÃO

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

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

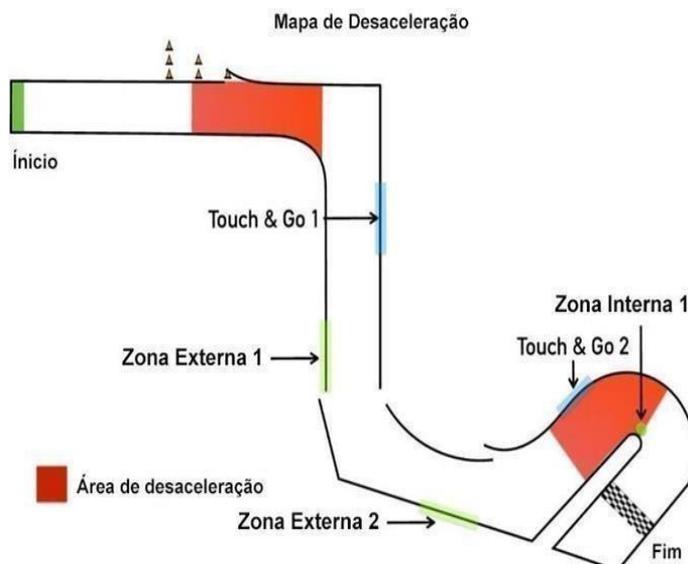




Figura 4

4.6 VOLTAS INCOMPLETAS NAS BATALHAS

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

Os seguintes erros consistem uma volta INCOMPLETA nas batalhas.

- Rodar;
- Drift contrário – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta;
- Colisão considerada antidesportiva ou excessiva;
- Um piloto perseguidor intencionalmente não perseguir com proximidade o piloto líder na segunda volta depois que um INCOMPLETO do outro piloto na volta anterior;
- Três reinícios de largada consecutivos em função de tocar nos cones na inicialização ou queima de largada, totalizando (3) erros.
- Passar o piloto líder de forma ilegal - resulta em um INCOMPLETO para o piloto perseguidor;
- Ser ultrapassado de forma legal resulta em um INCOMPLETO para o piloto líder.
- Colocar (3) ou mais pneus fora da pista.
- Alinhar por tempo excessivo, sendo algo situacional e decidido pelos juízes.

4.7 ULTRAPASSAGENS

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

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

Uma vez concluída a volta, o piloto que foi ultrapassado receberá um INCOMPLETO nessa volta.



4.8 PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO NA BATALHA

Em um esforço para fornecer aos pilotos a escolha de qual técnica de iniciação eles gostariam de utilizar, foram implementados procedimentos de inicialização que deve ser seguido pelo piloto líder e piloto perseguidor e será informado em Briefing da etapa.

Faixa Limite de Inicialização do Líder: Em algumas etapas, poderá existir uma faixa demarcada no chão, limitando o movimento de inicialização do piloto líder. A Presença dessa faixa será informada em momento do briefing e em mapas de pista enviados aos pilotos.

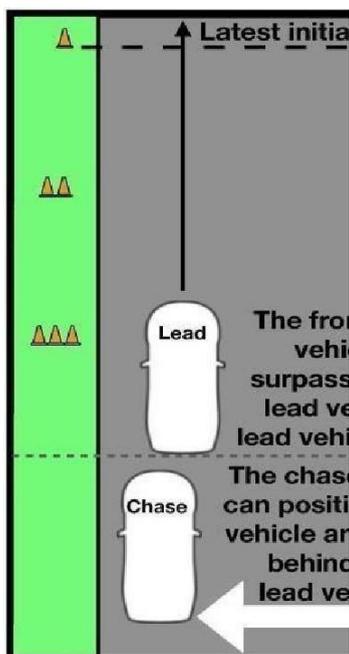
INICIAÇÃO: Imagem 01

A iniciação em fila única é recomendada, mas não é obrigatória. Lembrando que na linha de largada os pilotos podem ficar lado a lado e inclusive o piloto Perseguidor pode chegar a sair na frente do piloto Líder, de forma que durante o trajeto até a iniciação os carros do piloto Líder e Perseguidor podem ficar lado a lado e o piloto Líder deve dar espaço suficiente para que caiba seu oponente Perseguidor ao seu lado, salvo definição contrária em Briefing. Em caso de colisão antes da iniciação será de responsabilidade dos juízes definir de quem é a culpa, lembrando que o piloto Perseguidor pode estar ao lado do piloto líder, mas não pode atrapalhar sua iniciação.

Procedimentos de largada:

- O piloto líder deve se posicionar para largada conforme orientação do oficial da competição.
- O piloto líder pode iniciar da maneira que desejar respeitando a faixa demarcada, ou outra decisão passada em Briefing da prova, caso o piloto Líder ou Perseguidor ultrapasse o limite, este poderá receber deduções e ser considerado culpado.
- Aconselhasse que a parte frontal do veículo do piloto perseguidor não ultrapasse a traseira do veículo do piloto líder no momento da iniciação, no entanto, nada impede que o piloto perseguidor ultrapasse a traseira do piloto líder, em especial se estiver respeitando o espaço do piloto líder. Caso ocorra uma colisão e o piloto perseguidor tenha invadido o espaço do piloto líder, será analisado o contexto e o piloto perseguidor poderá ser considerado culpado.
- O piloto perseguidor pode posicionar seu veículo em qualquer lugar atrás do veículo do piloto líder antes da iniciação.

Imagem 01



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

4.9 IMPREVISTOS NAS BATALHAS

Caso ocorra uma chuva que seja necessário trocar o traçado durante a prova por motivos de acúmulo de água ou qualquer outro que torne o traçado original inviável de ser praticado, os pilotos terão direito há realizarem duas voltas consecutivas no novo traçado para se familiarizarem e antes do início de cada batalha será dada uma volta de reconhecimento aos pilotos onde deverão largar com um espaçamento mínimo de 5 carros entre eles quando o traçado permitir, caso o traçado não permita uma separação dos carros será feita uma volta individual para cada piloto.

Caso o traçado não seja alterado, o piloto terá direito a uma volta antes do início de sua primeira batalha na nova condição de pista, para



reconhecimento pilotos deverão largar com um espaçamento mínimo de 5 carros entre eles quando o traçado permitir, caso o traçado não permita uma separação dos carros será feita uma volta individual para cada piloto. Caso um dos pilotos já tenha realizado batalha nas condições molhadas e o outro não, apenas o piloto que ainda não andou naquela situação de pista que dará a volta de reconhecimento.

Caso a organização observe a necessidade de mais voltas para esse reconhecimento nas duas situações apresentadas, os pilotos serão imediatamente comunicados.

5 CONTATOS E COLISÕES NAS BATALHAS

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

Os pilotos, caso se sintam seguros, devem tentar continuar o Drift após contato ou até mesmo reiniciar o Drift a fim de terminar a volta para que a avaliação dos juízes possa ser finalizada.

5.1.1. VEÍCULO LIDER

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

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

5.1.2. VEÍCULO PERSEGUIDOR

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



5.2. DANOS POR COLISÃO

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

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

Ao chegar à batalha final, ou seja, os vencedores da semi final mesmo que já tiverem utilizado o seu tempo de 5 minutos, receberão mais 01 tempo de 5 minutos caso necessitem.

Caso esse piloto ainda não tenha utilizado seus 5 minutos não terá esse direito, somente podendo utilizar os seus 5 minutos da etapa.

5.2.1. COLISÕES NA VOLTA 01

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

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



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

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

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

5.2.2. COLISÕES NA VOLTA 02

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

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

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



considerado culpado e tenha sido imediatamente chamado para próxima batalha (tenha que retornar a pista na batalha seguinte), este poderá solicitar 10 minutos para organização a fim de reparar seu veículo, ainda assim seguindo os critérios para “primeira volta de batalha” do art. 5.2.1.

6 - DANOS NOS PNEUS

6.1 - DURANTE BATALHA

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

Trocas de pneus traseiros não serão permitidas durante a batalha, mesmo durante o tempo de “**5 minutos**” que pode ser pedido pelos pilotos, a menos que ocorra uma quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou o pneu descole da roda. Neste caso os dois pilotos participantes da batalha têm o direito de trocar o par de pneus (se o problema for na dianteira os pilotos poderão trocar os dois pneus dianteiros, se o problema for na traseira os pilotos poderão trocar os dois pneus traseiros) para que não haja vantagem ou desvantagem sobre os pilotos.

Quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou caso o pneu descole da roda, podem ser realizados e não serão contabilizados para os 5 minutos , desde que o piloto não faça mais nenhum reparo no carro. Mas devem ser efetuadas imediatamente, respeitando o limite de 5 minutos. Se o piloto precisar realizar algum outro reparo no carro este deverá utilizar seu tempo de 5min para realizar o reparo e troca dos pneus, caso o piloto não tenha mais direito aos 5min este não poderá realizar reparos no carro.

6.2 - DURANTE AQUECIMENTO – BURNOUT

Se ocorrer quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou caso o pneu descole da roda durante aquecimento dos pneus, o piloto terá direito a troca imediata exclusivamente do pneu furado e não pode levar mais que 5min para isto. Neste caso o piloto oponente não poderá realizar a troca de seus pneus.



7. REPARO NO VEÍCULO DURANTE BATALHA

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

Para-choque/carenagem soltando podem ser retirados pela equipe de pista antes de ir para segunda volta sem contar o tempo de 5 minutos, caso achem necessário, os mesmos podem pedir ajuda para cortar uma fita plástica, grudar uma peça com fita adesiva ou algum outro procedimento rápido para retirar completamente ou se certificar que a peça não se soltará do veículo durante a volta.

8. TEMPO DE “5 minutos”

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

*** Caso o carro esteja no box, a solicitação deve ser feita para um comissário CBA antes de ser chamado para a batalha ou volta qualificatória conforme item **2.1 Tempo de posicionamento para qualificação e batalhas**.

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

Somente um Comissário CBA pode conceder o Tempo de “**5 minutos**”. O piloto não terá direito ao Tempo de “**5 minutos**” se for considerado injustificado pelo Comissário. As trocas de pneus não serão permitidas durante o Tempo de “**5 minutos**”, a menos que ocorra uma quebra ou danos na roda / pneu. Os pneus deverão obrigatoriamente durar 2 voltas consecutivas nas batalhas.

Os competidores que não fizerem os reparos necessários nos prazos estipulados serão desqualificados da competição e perderão para o piloto adversário. O piloto pode usar apenas um (1) Tempo de “**5 minutos**” durante cada etapa. O Tempo de “**5 minutos**” pode ser usado durante Qualificatórias ou Batalhas. Solicitações de tempo limite de competição adicionais e



simultâneas não são permitidas, a menos que citadas em outras seções destas regras.

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

8.1. PROCEDIMENTO DO TEMPO DE “5 minutos”

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

O relógio com a contagem de cinco “5 minutos” começa quando o comissário comunica o piloto/equipe para começar, e não quando o carro chega ao local de reparo (BOX). o veículo danificado pode ser colocado em suportes de cavalete sem descontar do tempo dos “5 minutos”. O anúncio e contagem inicial dos “5 minutos”, para os trabalhos no carro é EXCLUSIVO do comissário. Todo o procedimento de reparo precisa ser concluído quando atingir os “5 minutos”.

Ao final dos “**5 minutos**” o carro precisa estar fora dos cavaletes no chão (solo), piloto dentro do carro e o carro ligado pronto para seguir até a linha de largada não sendo permitidos mais nenhum tipo de reparo.

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

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

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

Dentro dos 5min não será permitido o reparo em cima do caminhão guincho pois este pode atrapalhar o fluxo do evento e não estar disponível para todos os pilotos trazendo vantagem para algum deles.

9. BANDEIRAS

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



10. VEÍCULOS RESERVA

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

11. PONTOS DO CAMPEONATO

Serão realizadas dez (07) etapas durante a temporada na categoria PRÓ -MASTER e ROOKIE.

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

A colocação do terceiro lugarem diante nas batalhas é definida pelo piloto com melhor resultado nos treinos qualificatórios dentro das chaves de avanço. Exemplo: os pilotos que foram eliminados na primeira rodada de batalhas do Top 16 serão classificados de Nono a Décimo Sexto lugares, ficando em Nono lugar o piloto mais bem qualificado entre os oito pilotos eliminados.

No Campeonato Brasileiro de Drift 2025 não haverá descarte.

A etapa final, 7ª etapa da temporada será considerada pontuação dobrada no que se refere à pontuação das batalhas (item 11.2).

11.1. PONTOS DO TREINO QUALIFICATÓRIO TODAS CATEGORIAS

PONTUAÇÃO DO QUALIFICATÓRIO	
POSIÇÃO	PONTOS
1º	5
2º	4
3º	3
4º	2
5º ao último qualificado	1



11.2. PONTOS DAS BATALHAS TODAS CATEGORIAS.

PONTUAÇÃO DAS BATALHAS	
POSIÇÃO	PONTOS
1º	100
2º	88
3º	76
4º	64
5º ao 8º	48
9º ao 16º	32
17º ao 32º	16

11.2.1 PONTOS DAS PRÉ-BATALHAS TODAS CATEGORIAS

Não haverá pontuação para Pré-Batalhas

11.3. CRITÉRIOS DE DESEMPATE

Os critérios de desempate são:

11.3.1 DESEMPATE NA QUALIFICAÇÃO

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

- 1º - maior soma da pontuação das Voltas de qualificação;
- 2º - maior soma na pontuação dada para **Linha** das voltas de qualificação;
- 3º - maior soma na pontuação dada para **Estilo** das voltas de qualificação;



4º - maior soma na pontuação dada para **Ângulo** das voltas de qualificação;

5º - O piloto que entrou depois na pista, pela ordem de entrada oficial de qualificação informada pela organização.

11.3.2 DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO:

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

Exemplo:

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

11.4 PONTUAÇÃO EM CASO DE INTERRUPTÃO DA PROVA

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

- **Interrupção antes dos Treinos Qualificatórios** : Todos os pilotos participantes receberão 16 pontos.
- **Interrupção durante os Treinos Qualificatórios ou Pré batalhas**: Todos os pilotos receberão 16 Pontos.
- **Interrupção após os treinos Qualificatórios**: O resultado do Treino Qualificatório será considerado o mesmo das batalhas, exemplo: O primeiro colocado do Qualificatório receberá 5 pontos do Qualificatório mais 100 pontos da Batalha; o segundo colocado do Qualificatório receberá 4 pontos do Qualificatório mais 88 pontos da Batalha, o terceiro colocado do Qualificatório receberá 3 pontos do Qualificatório mais 76 pontos da Batalha o 4º colocado do Qualificatório receberá 2 pontos do Qualificatório mais 64 pontos da Batalha do 5º colocado em diante receberá 01 ponto de Qualificação e os pontos das batalhas conforme tabela apresentada no item 11.2.

Interrupção durante as Batalhas:

A prova será finalizada deste momento em diante, terminando as chaves de batalha até finalizar a prova, considerando vitorioso o melhor piloto qualificado nas chaves restantes.



12. RECLAMAÇÕES TÉCNICO DESPORTIVAS

12.1. RECLAMAÇÕES

Não serão permitidas reclamações de julgamento.

Somente reclamações de erro de organização de pista item 2.4 exemplos:

- Queima de largada não informada;
- Óleo / sujeira na pista;

As reclamações devem serem feitas ao comissário CBA que ficará junto aos juízes imediatamente após o erro observado, e tendo como limite a volta de qualificação do próximo piloto alinhado no pódio ou, no caso de batalha, a próxima batalha alinhada no pódio.

12.2. DIREITO DE RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Diferentemente das demais categorias de Automobilismo o Drift é um esporte de julgamento subjetivo, os Juízes da competição devem tomar as decisões de forma imediata durante as competições, não podendo estas decisões serem questionadas em nenhuma instância ou tribunal, mesmo que desportivo.

13 – Utilização de Pistas do Campeonato:

Não será permitido aos pilotos treinos ou testes em pistas do campeonato, 15 dias antes da prova prevista, mesmo sem a utilização do traçado oficial.

Caso isso ocorra, sem prévia autorização, o piloto será proibido de participar da etapa corrente.

14. DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivo e Técnico** e também as infrações previstas no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo) 2025**.

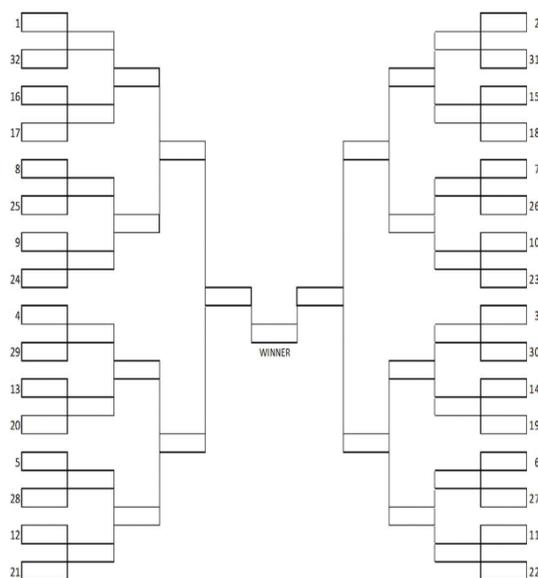
As penalidades serão impostas de acordo com o **Regulamento Desportivo** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2025**.



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

ANEXO 01 – CHAVE DAS BATALHAS e REPESCAGEM

As batalhas devem seguir o Chaveamento abaixo:



Rio de Janeiro, 19 de março de 2025.

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