



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL
REGULAMENTO DESPORTIVO 2025

Sumário

| | |
|---|----|
| DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS..... | 3 |
| 1 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL SPRINT | 3 |
| Das Classes e Categorias do Campeonato Sprint | 3 |
| 2 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL ENDURANCE..... | 5 |
| Das Classes e Categorias do Campeonato Endurance | 5 |
| 3 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL OVERALL | 6 |
| 4 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS..... | 6 |
| 5 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS..... | 7 |
| 6 - DAS INSCRIÇÕES | 8 |
| Das Inscrições de Pilotos | 8 |
| Do Número de Carros e Participantes | 9 |
| Da Numeração dos Carros | 9 |
| Das Obrigações dos Pilotos e Equipes | 10 |
| 7 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS | 11 |
| Da Pontuação | 14 |
| Dos Descartes | 16 |
| Do Piloto Campeão | 16 |
| Do Critério de Desempate | 17 |
| Da Classificação | 17 |
| 8 - DO BRIEFING | 17 |
| 9 - DOS TREINOS..... | 18 |
| Dos Treinos Extras | 18 |
| Dos Treinos Livres | 18 |



| | |
|--|----|
| Do Treino Classificatório | 19 |
| 10 - DA LARGADA E RELARGADA | 20 |
| Do Grid de Largada | 21 |
| Dos Procedimentos de Largada | 21 |
| 11 - DO PARQUE FECHADO | 24 |
| 12 - DA VISTORIA TÉCNICA | 25 |
| 13 - DA CRONOMETRAGEM | 26 |
| 14 - DA PREMIAÇÃO | 27 |
| 15 - DO PÓDIO | 27 |
| 16 - DA PUBLICIDADE | 27 |
| 17 - DAS PENALIZAÇÕES | 29 |
| Punição para emissão de ruído acima de 110 decibéis | 30 |
| 18 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS | 30 |
| Das Reclamações | 30 |
| Dos Recursos | 31 |
| 19 - DO DOPING | 31 |
| 20 - DA SEGURANÇA | 31 |
| 21 - DOS AUTÓDROMOS | 32 |
| 22 - DO LASTRO DE SUCESSO E DA AQUISIÇÃO DE DADOS | 32 |
| Campeonato Sprint | 32 |
| Campeonato Endurance | 33 |
| 23 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO | 34 |
| 24 - DA PROGRAMAÇÃO – DATAS E HORÁRIOS DOS EVENTOS | 34 |
| 25 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO | 35 |



DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL**”, que será realizado, na temporada 2025 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único - O Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional será dividido em:

1. Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Sprint;
2. Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Endurance;
3. Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Overall.

1 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL SPRINT

Art. 1 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, o **Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Sprint**, que será disputado na forma de categorias mistas, estando os eventos reservados para veículos de passeio cujas especificações encontram-se definidas nas Regulamentações Técnicas respectivas, será promovido pela empresa Vicar Promoções Desportivas LTDA. e compreenderá os seguintes títulos:

- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Sprint – Categoria “A”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Sprint – Categoria “B”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Sprint – Categoria “A Senior”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Sprint – Categoria “B Senior”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Sprint – Categoria “B Rookie”.

§ 1º O Campeonato será composto por 6 (seis) eventos, de acordo com o calendário CBA.

§ 2º Excepcionalmente, no caso da impossibilidade da realização de algum evento, o número de provas por evento e o número total de provas do Campeonato NÃO poderão ser alterados, porém os Pilotos/Equipes poderão usar a prova cancelada como descarte; Inclusive se acontecer com a última Prova.

Das Classes e Categorias do Campeonato Sprint

Art. 1.1 - O Campeonato será disputado na “**Classe 1**” por veículos produzidos a partir de 2020 com



tolerância de 2 (dois) anos a partir do ano de encerramento da produção do modelo do veículo, conforme disposto nos arts. 2.1.1 a 2.1.12 do Regulamento Técnico, subdividida em Categoria “A” e “B” definidas pelo critério da cédula desportiva, a experiência e currículo do piloto, com a participação de pilotos portadores de licença CBA de Velocidade, Categoria “A” (PGC-A, PGC-B) e Categoria “B” (PGC-B).

Art. 1.2 - A categoria “A” é formada por pilotos egressos da Categoria “B” da TURISMO NACIONAL SPRINT do ano passado e que foram promovidos de Categoria em razão de seus resultados, pilotos que já venham participando nos anos anteriores do campeonato na categoria “A”, bem como por pilotos, que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL nos anos anteriores, possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos. Nesse caso, a Organização, em conjunto com os Comissários da CBA, analisarão o currículo do piloto, não cabendo contestação, por parte dos concorrentes, da decisão tomada.

Art. 1.3 - A categoria “B” é formada por pilotos egressos da Categoria “B” da TURISMO NACIONAL SPRINT do ano passado e que foram promovidos de Categoria em razão de seus resultados, pilotos que já venham participando nos anos anteriores do campeonato na categoria “B”, bem como por pilotos, que apesar de não terem participado da TURISMO NACIONAL nos anos anteriores, possuem currículo para tanto em outras Categorias do Automobilismo Brasileiro, observando-se preferencialmente seus resultados em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos. Nesse caso, a Organização, em conjunto com os Comissários da CBA, analisarão o currículo do piloto, não cabendo contestação, por parte dos concorrentes, da decisão tomada.

Parágrafo único – O Campeão e o Vice-Campeão subirão obrigatoriamente para a categoria “A” no ano subsequente, sendo facultado esta promoção para o terceiro, quarto e quinto lugar no Campeonato.

Art. 1.4 – Correrá, em paralelo com as Categorias, a Subcategoria “SENIOR - A” para “A” e a Subcategoria “SENIOR - B” e “ROOKIE” ambas para a “B”. Considera-se piloto “SENIOR” aquele que possui 54 (cinquenta e quatro) anos completos antes do início do campeonato, cuja pontuação independe da Categoria do qual esteja inscrito e será de forma individual e não por dupla. Para efeito dessa Categoria será considerado o resultado obtido na classificação geral em conformidade com o Art. 5.9. A categoria ROOKIE destinada a pilotos que nunca participaram do campeonato Brasileiro



de Turismo Nacional nos últimos 3 anos. Organização em conjunto com os Comissários da CBA analisam o currículo do piloto, sendo soberana a análise feita, não cabendo contestação por parte dos concorrentes.

Art. 1.5 - Os pilotos SENIOR E ROOKIE que participarem em dupla onde o outro participante também seja da mesma categoria, considerar-se-á o resultado obtido por cada piloto, individualmente nas provas que participar. Os pilotos da Categoria ROOKIE que participarem em dupla onde o outro participante também seja da categoria ROOKIE, considerar-se-á o resultado obtido por cada piloto ROOKIE, individualmente nas provas que participar.

Art. 1.6 Os pilotos poderão solicitar, no momento do preenchimento de sua inscrição no primeiro evento do ano, a mudança da categoria a qual foi enquadrado. Neste caso, a Organização, em conjunto com o CTDN/CBA, analisará o currículo do piloto, observando preferencialmente seus resultados no Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional e/ou em provas oficiais nos últimos 5 (cinco) anos.

Art. 1.7 - Fica facultado ao promotor, em virtude da demanda, a possibilidade de criar de uma nova Classe ou Categoria, mediante aprovação da CNV/CTDN/CBA.

2 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL ENDURANCE

Art. 2 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, o **Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Endurance**, que será disputado na forma de categorias mistas, estando os eventos reservados para veículos de passeio cujas especificações encontram-se definidas nas Regulamentações Técnicas respectivas, será promovido pela empresa Vicar Promoções Desportivas LTDA. e compreenderá 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Endurance.

§ 1º O Campeonato será composto por 2 (dois) eventos, de acordo com o calendário CBA.

Das Classes e Categorias do Campeonato Endurance

Art. 2.1 - O Campeonato será disputado na “**Classe 1**” por veículos produzidos a partir de 2020 com tolerância de 2 (dois) anos a partir do ano de encerramento da produção do modelo do veículo, conforme disposto nos arts. 2.1.1 a 2.1.12 do Regulamento Técnico.



Art. 2.2 - Fica facultado ao promotor, em virtude da demanda, a possibilidade de criar de uma nova Classe ou Categoria, mediante aprovação da CNV/CTDN/CBA.

3 - NOME E CATEGORIAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL OVERALL

Art. 3 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, o **Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional Overall**, que será disputado na forma de categorias mistas, estando os eventos reservados para veículos de passeio cujas especificações encontram-se definidas nas Regulamentações Técnicas respectivas, será promovido pela empresa Vicar Promoções Desportivas LTDA. e compreenderá os seguintes títulos:

- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Overall – Categoria “A”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Overall – Categoria “B”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Overall – Categoria “Senior A”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Overall – Categoria “Senior B”;
- 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Turismo Nacional Overall – Categoria “Rookie B”.

§ 1º - O Campeonato será composto pela soma dos eventos Sprint e Endurance, ou seja, por 8 (oito) eventos, de acordo com o calendário CBA.

§ 2º - Mesmo não havendo divisão de categorias e subcategorias na Endurance, os pontos obtidos nestas provas serão aproveitados, para o campeonato Overall, na categoria e na subcategoria que o piloto corre no campeonato Sprint. No caso de mudança de categoria no meio do campeonato, o piloto deverá optar em qual categoria ira aproveitar esta pontuação.

§ 3º - Excepcionalmente, no caso da impossibilidade da realização de algum evento, o número de provas por evento e o número total de provas do Campeonato NÃO poderão ser alterados, porem os Pilotos/Equipes poderão usar a prova cancelada como descarte; Inclusive se acontecer com a última Prova.

4 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 4 – Este Regulamento se submeterá ao Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, seus adendos e informes. (Art. 67.2 do CDA).

Art. 4.1 - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança entram em vigor a partir da



data de sua publicação. Os adendos técnicos que não sejam considerados de segurança iniciarão sua vigência 30 (trinta) dias após a data de sua publicação.

Art. 4.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser feita por um oficial da CBA em documento com formatação própria, podendo receber do promotor informações particulares de cada etapa.

Art. 4.2.1 – As inclusões solicitadas no Regulamento Particular de cada Etapa poderão ser apresentadas pela Empresa Promotora a critério do CTDN/CBA, nos termos e prazos estabelecidos no CDA, sendo qualquer alteração que for necessária após o prazo de divulgação somente poderá ser efetuada pelos Comissários Desportivos através de adendo(s).

Art. 4.2.2 - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do RPP-Regulamento Particular da Prova.

Art. 4.3 - Todos os pilotos, equipes, organizadores e oficiais participantes das etapas e do campeonato comprometem-se por si próprios, por seus empregados, membros, convidados, colaboradores e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações, anexos e adendos contidos no Código Desportivo Internacional – CDI/FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria, no presente Regulamento Desportivo e no Regulamento Particular da Prova.

Art. 4.3.1 - Código de conduta.

É de responsabilidade das equipes e dos pilotos todos os procedimentos indevidos, palavras e atos próprios, de seus membros, colaboradores e convidados, bem como a devida observação e respeito do código de conduta, anexo a este regulamento. A inobservância do exposto poderá gerar uma punição à equipe ou ao piloto, tanto pelos Comissários Desportivos nos termos do artigo 133 (cento e trinta e três) do CDA, como pela empresa promotora no tocante aos incisos I, II, III e IV do citado artigo.

Art. 4.4 - Todas os envolvidos (confederação, federações, clubes, empresa promotora, autódromos, competidores e equipes), comprometem-se a aplicar e observar as regulamentações que governam as etapas e o Campeonato.

5 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Art. 5 – 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. (Art. 68, inciso VI; 69, inciso II e 70, inciso III, todos do CDA)

6 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 6 - As inscrições dos pilotos em qualquer etapa do campeonato só serão efetivadas após análise feita pela CBA. (Art. 74 do CDA)

Art. 6.1 - O valor da inscrição, a forma, o prazo limite para sua realização e os descontos, serão definidos em Comunicado no Grupo Oficial da Categoria e dos pilotos no Aplicativo “WhatsApp” e/ou publicado no site da Categoria, bem como por e-mail.

Art. 6.1.2 - Após o término do prazo limite para inscrição, estas somente serão aceitas se aprovadas pela Organização e pelos Comissários Desportivos.

Das Inscrições de Pilotos

Art. 6.2 - Para se inscrever nos Campeonatos Brasileiros de Turismo Nacional, os pilotos devem possuir Licença na modalidade “Velocidade”, conforme art. 31 do CDA, emitida pela CBA em 2025, bem como cumprir os requisitos abaixo especificados:

- a. Apresentação de cédula Desportiva Nacional, com validade em 2025, na modalidade Velocidade;
- b. Pagamento dos valores estabelecido para inscrição;
- c. Quitação de quaisquer débitos existentes com o CLUBE, FEDERAÇÕES e CBA.
- d. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato. O piloto interessado deve possuir autorização e a graduação correspondente em sua ASN de origem, com validade em 2025.
- e. Os demais pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2025, mas não pontuarão no campeonato.

Art. 6.2.1 - Ao se inscrever o piloto acata as determinações abaixo:

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, Regulamento Particular da Prova, bem como seus anexos e adendos, 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 as etapas, e que poderá utilizar no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do automobilismo nacional, bem como nas verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos e interesses da empresa promotora da etapa junto aos veículos de mídia e imprensa; (Art. 83.1 do CDA);
- 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 de macacão e do boné no pódio, patrocínios obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios nos carros, 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 outras obrigações que estarão especificados no contrato. O não cumprimento de qualquer destes itens, poderá implicar uma multa de até 100 (cem) UP's a critério do promotor da etapa. (Art. 137 do CDA);
- V. Que tem ciência de que todos os direitos, questionamentos ou reclamações devem ser pleiteados por escrito, dirigidos ao Diretor de Prova ou ao seu adjunto e, na ausência destes ou nos casos de recursos, aos Comissários Desportivos ou à secretaria de prova, com registro e protocolo; (Art. 150, 150.1 e 158 do CDA)
- VI. Compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos até o esgotamento de todas as instâncias da Justiça Desportiva nos termos do parágrafo primeiro do artigo 217 da Constituição Federal Brasileira de 1988.

Do Número de Carros e Participantes

Art. 6.3 - A quantidade de carros permitidos será de no máximo 40 (quarenta) carros.

Da Numeração dos Carros

Art. 6.4 - O número dos veículos participantes não poderá ser superior a 3 (três) dígitos e será definido pelos participantes, no ato de sua inscrição. Os pilotos que participaram dos campeonatos no ano anterior terão prioridade na escolha da numeração. A distribuição da numeração é de responsabilidade



do Promotor.

Art. 6.4.1 - Os veículos deverão apresentar 3 (três) números de identificação, que deverão estar localizados em cada vidro lateral traseiro, medindo 26,0 cm de altura e 30,0 cm de largura mais 8,0 cm de altura por 30,0 cm de largura destinado a publicidade da Organização (totalizando 34,0 cm de altura por 30,0 cm de largura) e traço do número de 4,5 cm, e no para-brisa dianteiro medindo no mínimo 200 mm de altura constando o nome do(s) piloto(s).

Art. 6.4.2 - **No Campeonato Sprint**, os veículos deverão portar no vidro da tampa trazeira a identificação de Categoria com as letras "A" e "B" referente, respectivamente, às categorias "A" e "B".

Art. 6.4.3 - **No Campeonato Endurance** Os veículos deverão portar no vidro da porta do piloto, no canto superior direito a identificação de lastro de handicap.

Art. 6.4.4 - Não poderá participar de atividade oficial dos campeonatos o veículo que não portar numeração conforme previsto neste Regulamento.

Art. 6.4.5 - O promotor do evento ficará responsável em informar e divulgar aos pilotos e equipes o "layout" dos carros com os números, nomes e demais informações inerentes à identificação dos veículos, em até, no máximo, 15 (quinze) dias antes de cada evento.

Art. 6.4.6 - Cada carro possuirá um número vinculado ao seu piloto. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato.

Art. 6.4.7 - Os pilotos terão seus números reservados. Caso o piloto não o utilize em uma temporada completa, o mesmo ficará disponível a critério da empresa promotora.

Art. 6.4.8 - Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 6.4.9 - 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. 6.5 - 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. 6.6 - É obrigatório o uso de Hans, macacão, “underwear” completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela FIA/CBA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável. (Art. 40 do CDA)

Art. 6.7 - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

Art. 6.8 - O padrão mínimo de Box deverá conter uma testeira de qualquer material contendo, no mínimo, o nome e número dos pilotos e biombos e/ou divisórias para separar peças e ferramentas conforme Comunicado no Grupo Oficial da Categoria e dos pilotos no Aplicativo “WhatsApp” e/ou publicado no site da Categoria, bem como por e-mail.

Art. 6.9 - 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. 6.10 - Durante qualquer atividade oficial de pista, com box aberto, somente poderão estar no “Pit Lane” e no “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 da etapa e membros da organização.

Parágrafo único: O não cumprimento no *caput* deste artigo no descredenciamento e retirada da pessoa da área, multa de 10 UP's para o Piloto/Equipe e outras sanções a critério dos Comissários Desportivos.

7 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

Art. 7 - Cada Prova possui status de Competição Nacional, conforme definido no CDA/CBA.

Art. 7.1 - A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, com anuência dos Comissários Desportivos, por motivos de segurança, independentemente do número de veículos



participantes. (Art. 48 do CDA)

Art. 7.1.1 - O regulamento particular da prova poderá alterar o formato, dias e horários, bem como a duração das provas.

Art. 7.1.2 - A duração das provas poderá ser alterada caso o evento não comporte a duração estabelecida neste artigo. Caso isso ocorra, o novo prazo de duração será estabelecido em adendo ao Regulamento Particular da Prova, podendo ser em número de voltas.

§ 1º - Para o Campeonato da **Sprint/Overall** teremos, em cada evento:

- Prova 1 (um) e 2 (dois) de 15 (quinze) à 20 (vinte) minutos mais uma volta, definidos no RPP (regulamento particular da prova), e realizadas em sequência (conjugadas) com duas volta de transição entre elas.
- Prova 3 (três) e 4 (quatro) de 15 (quinze) à 20 (vinte) minutos mais uma volta, definidos no RPP (regulamento particular da prova), e realizadas em sequência (conjugadas) com duas volta de transição entre elas.
- Prova 5 (cinco) e 6 (seis) realizadas de forma independente, duração 20 minutos mais uma volta cada uma.

§ 2º - Para o Campeonato da **Endurance/Overall** teremos uma prova de 3 (três) 3 horas mais uma volta em cada evento.

Art. 7.2 - A cada etapa, serão definidos no regulamento particular da prova os procedimentos obrigatórios, a duração, os intervalos e a sequência da operação nas provas.

Parágrafo primeiro: Uma vez definido o procedimento obrigatório no regulamento particular da prova, todos os veículos são obrigados a realizar o mesmo, sob pena de desclassificação.

Pilotos que abandonem a prova sem completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas do vencedor, antes do término do intervalo ou que já tenham cumprido o procedimento obrigatório, não serão excluídos/desclassificados da prova correspondente, porém não pontuarão. (Art. 128.1 do CDA)

Art. 7.3 - Cada Classe deverá ter, no mínimo, em condições de largada, um grid de 06 (seis) veículos, para que possa ser atribuída pontuação para cada Campeonato.

Art. 7.4 - No Campeonato **Sprint/Overall** é permitida a participação de equipe de duplas de pilotos no Campeonato, que deverá seguir à seguinte regra:



I - No caso de duplas formada por pilotos de Categorias diferentes prevalecerá a Categoria superior, seguindo a seguinte ordem: “A” e “B”.

II - Cada piloto deverá conduzir o veículo em forma de igualdade da dupla, ou seja, cada um deverá fazer 1(uma) etapa dupla de sábado e 1(uma) etapa de domingo.

III - A pontuação será da dupla, independentemente da participação do piloto na Etapa, desde que os dois estejam inscritos e presentes no evento.

Parágrafo único - Em caso de desfazimento da dupla esta manterá a pontuação do Campeonato, conforme a seguir abaixo descrito:

I - O piloto que passar a competir de uma forma individual receberá a pontuação individualizada das Etapas que efetivamente tenha participado;

II - O piloto que venha a formar nova dupla não adicionará a esta qualquer pontuação advinda da dupla anterior.

Art. 7.5 - No Campeonato Endurance/Overall é permitida a participação de equipe de duplas ou trio de pilotos no Campeonato.

Parágrafo único - Em caso de desfazimento da dupla esta manterá a pontuação do Campeonato, conforme a seguir abaixo descrito:

I - O piloto que venha a formar nova dupla ou trio não adicionará a esta qualquer pontuação advinda da dupla anterior. Sendo cada piloto com seus pontos recebido na etapa anterior.

Art. 7.6 - Quaisquer penalizações técnicas serão atribuídas à dupla ou trio, no caso de endurance.

Art. 7.7 - As penalizações desportivas serão aplicadas individualmente, porém eventuais consequências na pontuação do Campeonato serão estendidas à dupla ou trio, no caso do endurance. Caso um piloto tenha sido punido numa prova e a sua punição reflete na próxima, a mesma deverá ser cumprida mesmo que não seja o piloto que cometeu a infração.

Art. 7.8 - As manutenções mais demoradas, durante as provas, deverão ser realizadas dentro da garagem do box.

Art. 7.9 - As provas não serão paralisadas por causa da chuva, exceto por questões de segurança, no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova. (Art. 124, inciso III do CDA)



Art. 7.10 - O final da prova será definido pela apresentação da bandeira quadriculada branca e preta, para o primeiro carro, no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP). (Art. 127 do CDA)

Art. 7.11 - Proibido o aquecimento de pneus durante todo evento, exceto se explicitamente permitido pelo Regulamento Particular da Prova.

Da Pontuação

Art. 7.12 - A pontuação do **Campeonato Sprint/Overall** será da seguinte forma:

| | Prova 1 | Prova 2 | Prova 3 | Prova 4 | Prova 5 | Prova 6 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Colocação | Pontuação | Pontuação | Pontuação | Pontuação | Pontuação | Pontuação |
| 1º | 22 | 18 | 22 | 18 | 22 | 22 |
| 2º | 18 | 15 | 18 | 15 | 18 | 18 |
| 3º | 15 | 13 | 15 | 13 | 15 | 15 |
| 4º | 14 | 12 | 14 | 12 | 14 | 14 |
| 5º | 13 | 11 | 13 | 11 | 13 | 13 |
| 6º | 12 | 10 | 12 | 10 | 12 | 12 |
| 7º | 11 | 9 | 11 | 9 | 11 | 11 |
| 8º | 10 | 8 | 10 | 8 | 10 | 10 |
| 9º | 9 | 7 | 9 | 7 | 9 | 9 |
| 10º | 8 | 6 | 8 | 6 | 8 | 8 |
| 11º | 7 | 5 | 7 | 5 | 7 | 7 |
| 12º | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 | 6 |
| 13º | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 5 |
| 14º | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 4 |
| 15º | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| 16º | 2 | | 2 | | 2 | 2 |
| 17º | 1 | | 1 | | 1 | 1 |

Parágrafo único - A pontuação do último Evento do campeonato será dobrada.



Art. 7.13 – A pontuação do **Campeonato Sprint/Overall** será da seguinte forma:

| Prova | |
|-----------|-----------|
| Colocação | Pontuação |
| 1º | 44 |
| 2º | 36 |
| 3º | 30 |
| 4º | 28 |
| 5º | 26 |
| 6º | 24 |
| 7º | 22 |
| 8º | 20 |
| 9º | 18 |
| 10º | 16 |
| 11º | 14 |
| 12º | 12 |
| 13º | 10 |
| 14º | 8 |
| 15º | 6 |
| 16º | 4 |
| 17º | 2 |
| 18º | 1 |

Art. 7.14 - Somente fará jus às pontuações previstas nos artigos 7.12 e 7.13 o piloto que completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo percorrido pelo vencedor da prova, independentemente de ter recebido a bandeirada de chegada.

Art. 7.14.1 - Sempre que o resultado de 75% (setenta e cinco por cento) equivalha em número com decimais (não inteiro) o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro menor.

Art. 7.15 - Se um piloto vier a participar tão somente do último evento do campeonato, este não terá direito a pontuação prevista nos artigos 7.12, sem o prejuízo do recebimento de troféus e demais



honras, caso faça jus. Os pontos obtidos nesta situação serão herdados pelos pilotos que se classificarem na sequência.

Art. 7.16 - O piloto que largar na pole-position de sua Classe e Categoria, apurada através da tomada de tempo, receberá uma bonificação de **1 (um) ponto na sprint e 2 (dois) pontos na endurance**, bem como, receberá uma bonificação de **1 (um) ponto** para o piloto que obtiver a **volta mais rápida registrada em sua Classe e Categoria, em ambos os campeonatos**, apurados através da corrida, os quais serão computados na classificação do Campeonato, exceto para a Categoria Sênior e Rookie. No caso da dupla ambos receberão o ponto.

Dos Descartes

Art. 7.17 - Ao término do penúltimo Evento do campeonato sprint, todos os pilotos, deverão descartar os 6 piores resultados, de forma que as provas do último Evento do campeonato Sprint não poderá ser usado para descarte.

Art. 7.17.1 - As bonificações obtidas com pole position e melhor volta não serão descartadas.

Art. 7.17.2 - Os pilotos excluídos, desclassificados ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

Art. 7.17.3 - O descarte será de prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma para poder descartá-la.

Art. 7.17.4 - O piloto que passar a competir de uma forma individual poderá considerar como descarte os resultados obtidos pelo antigo parceiro.

Art. 7.18 - No campeonato Endurance não haverá descarte.

Art. 7.19 - O campeonato Overall obedecerá o disposto nos artigos 7.17 e 7.18.

Do Piloto Campeão

Art. 7.20 - Serão declarados campeões, em suas respectivas Classes e Categorias, os pilotos que somarem o maior número de pontos ao final do campeonato, observando os critérios de descarte previsto neste regulamento.

Parágrafo primeiro: Para os campeonatos sprint e endurance, somente poderão ser declarados campeões os pilotos que tenham participado de, no mínimo, 2 (dois) Eventos.

Parágrafo segundo: Para o campeonato overall somente poderá ser declarado Campeão o piloto que participar dos 8 (oito) eventos



Do Critério de Desempate

Art. 7.21 - Caso dois ou mais pilotos terminem o Campeonato com igual número de pontos, já considerado, no caso da sprint/overall, os descartes, será adotada a seguinte ordem para desempate:

- I. Maior número de pontos sem descarte, sprint e overall;
- II. Maior número de vitórias;
- III. Maior número de segundos lugares;
- IV. Maior número de terceiros lugares;
- V. Maior número de melhores voltas;
- VI. Maior número de pole-position;
- VII. Sorteio.

Da Classificação

Art. 7.22 - A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Os resultados das provas e a pontuação do Campeonato somente serão oficiais após a homologação da CBA e publicação nos sites da entidade.

Art. 7.22.1 - Qualquer resultado e/ou pontuação divulgados por outro meio que não seja os sites da CBA não poderão ser considerados como oficiais.

8 - DO BRIEFING

Art. 8 - O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, de forma presencial, sendo obrigatória a presença de todos os pilotos e, opcionalmente tão somente, 1 (um) representante da equipe, exceto nos casos em que houver autorização expressa dos Comissários e/ou do Diretor de prova.

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

Art. 8.1 - O "Briefing" deverá ser realizado observando-se as seguintes regras:

- a. Não haverá tolerância quanto a atrasos;
- b. Os participantes deverão assinar ficha de presença;
- c. Poderá, a critério dos Comissários e/ou do Diretor de prova, ser permitido o ingresso de retardatários;
- d. Os retardatários e faltosos estão sujeitos às penalizações previstas no CDA, que poderão ser aplicadas por decisão dos Comissários Desportivos da qual não caberá recurso;
- e. Durante o "Briefing" o comportamento inconveniente, seja por meio de falas e/ou gestos, será passível de sanções a critério dos Comissários Desportivos.



- f. Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.
- g. O briefing é exclusivo para assuntos da etapa. Outros assuntos ou dúvidas de pilotos ou equipes sobre outras etapas, deverão ser apresentadas aos comissários desportivos.

Art. 8.2 - Durante o “Briefing” é proibido:

- I. O ingresso, armazenamento e consumo de bebidas alcoólicas;
- II. Fumar cigarro e/ou qualquer outro produto a partir do tabaco, bem como “cigarros eletrônicos”;
- III. O uso de telefones celulares, tablets, computadores e/ou quaisquer outros equipamentos similares;

Art. 8.3 - Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.

9 - DOS TREINOS

Art. 9 - Somente poderão participar dos treinos livres oficiais, tomada de tempo e/ou prova, os pilotos devidamente inscritos, com toda a documentação de posse da secretaria e sem débito nos termos previstos no artigo 6.2 e seguintes deste Regulamento.

Dos Treinos Extras

Art. 9.1 - 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. 9.2 - Poderão ser realizados Treinos Extras a critério da empresa promotora ou por decisão da Direção de Prova, com a anuência da CBA, nas seguintes condições:

- a. Circuito utilizado pela primeira vez pela categoria;
- b. Circuito cujo traçado foi modificado;
- c. Em circunstâncias atípicas.

Dos Treinos Livres

Art. 9.3 - A formatação dos treinos livres estará prevista no Regulamento Particular da Prova e somente poderão participar dos treinos livres oficiais os pilotos devidamente inscritos na prova.



Art. 9.4 - Ficam proibidos treinos ou quaisquer atividades, com carros enquadrados neste Regulamento, no Autódromo em que será realizado o evento a partir da segunda-feira que antecede o primeiro dia do evento oficial, exceto no dia anterior ao primeiro treino oficial, caso seja previamente autorizado e divulgado pela organização.

Parágrafo único: O piloto que descumprir o disposto neste artigo será penalizado conforme estipulado abaixo:

- I. Na primeira ocorrência - Perda de 50% (cinquenta por cento) dos treinos oficiais e 100% (cem por cento) dos treinos extras oficiais;
- II. Em caso de reincidência - Perda de todos os treinos oficiais e extraoficiais;
- III. Em caso de mais de uma reincidência - Perda de todos os treinos oficiais, extraoficiais e da melhor volta no treino classificatório.

Art. 9.4.1 - Ficam proibidos treinos ou quaisquer atividades, por pilotos participantes do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional com carros enquadrados neste Regulamento, no Autódromo em que será realizada a próxima Etapa, nos 30 (trinta) dias que antecedem o primeiro dia do evento oficial dessa Etapa, o piloto que descumprir este artigo estará excluído da Etapa.

Art. 9.4.2 - Fica limitado a 2 (dois) dias de testes por carro por ano. O teste deve ser comunicado ao organizador e a CBA.

Do Treino Classificatório

Art. 9.5 - O treino classificatório é a forma de apuração dos participantes mais rápidos com vistas à formação do grid de largada.

Art. 9.5.1 - 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 deverá ser amplamente divulgada, informando a existência do adendo ao RPP da etapa e com o devido protocolo de recebimento do comunicado pelas equipes, assinado pelo chefe de equipe ou piloto.

Art. 9.5.2 - 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, largando na última colocação no grid, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 9.5.3 - 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, porém não poderá retornar ao treino classificatório. (Artigo 113.7 do CDA)

Art. 9.5.4 - As irregularidades técnicas ocorridas no Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos pelo piloto, largando na última posição no grid e impondo uma multa de 50 (cinquenta) UP's. No caso de a irregularidade ser constatada durante o treino, além das sanções descritas, o piloto será proibido de continuar participando do Treino Classificatório.

Art. 9.5.4 – 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. Pelo melhor tempo obtido no último treino livre;
- II. O mais bem posicionado no campeonato (campeonato do ano anterior no caso da primeira etapa do ano);
- III. Aquele que esteve mais próximo de conseguir registrar tempo;
- IV. Sorteio;

Art. 9.6 – Observadas as disposições contidas no CDA, a tomada de tempo dar-se-á de forma livre, sendo uma primeira tomada de tempo pelo período de até 10 (dez) minutos com todos os competidores na pista ao mesmo tempo. Após o término desta primeira tomada, os 10 (dez) carros com os melhores tempos vão para a segunda tomada tempo de igual período para então definir a ordem de largada deles na prova 1, no caso da Sprint. Os demais carros têm a ordem de acordo com os melhores tempos registrados na primeira tomada de tempo.

Parágrafo primeiro: Caso um ou mais pilotos possuam tempos iguais, o desempate será feito pela ordem de obtenção dos tempos. (Art. 113.1 do CDA).

10 - DA LARGADA E RELARGADA

Art. 10 - Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a um ou 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.
- II Parada – os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida.

Art. 10.1 - Relargada é 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. Além do definido neste artigo, a velocidade do procedimento de relargada obedecerá ao estipulado no Briefing e disposto no Regulamento Particular da Prova.

Do Grid de Largada

Art. 10.2 - O Grid de largada para o campeonato Sprint/Overall atenderá os seguintes critérios:

| | Descrição da Formação do Grid |
|---------|--|
| Prova 1 | Grid de largada será formado pelo resultado do treino Classificatório. |
| Prova 2 | Grid de largada será formado pelo resultado da Prova 1. |
| Prova 3 | Grid de largada será formado pelo resultado da Prova 2 invertendo os 10 primeiros. |
| Prova 4 | Grid de largada será formado pelo resultado da Prova 3. |
| Prova 5 | Grid de largada será formado pelo resultado da Prova 4 invertendo os 10 primeiros. |
| Prova 6 | Grid de largada será formado pelo resultado da Prova 5 invertendo os 10 primeiros. |

Art. 10.2 - O Grid de largada para o campeonato Endurance/Overall obedecerá o resultado do treino classificatório.

Art. 10.3 - 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. 10.4 - Qualquer competidor cujo carro estiver impossibilitado de largar deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box.

Art. 10.5 - Procedimento de box aberto para a formação do grid de largada, estará previsto no Regulamento Particular da Prova.

Dos Procedimentos de Largada

Art. 10.6 - A forma da largada será definida no RPP, caso seja do tipo “parada”, em que os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida, obedecerá as demais disposições contidas no Art. 117 do CDA.

Art. 10.6.1 - A forma da relargada, após a intervenção obrigatória do “safety car” será definida no RPP.

Art. 10.7 – Além do definido nestes artigos, o procedimento de largada obedecerá ao disposto no Regulamento Particular da Prova.



Art. 10.7.1 – 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. (Art. 111 do CDA):

Parágrafo único: Além dos oficiais de prova e os membros da organização, somente integrantes do staff técnico da equipe, devidamente identificado com braçadeiras fornecidas pela organização, que deverão estar presa no antebraço, e os convidados com credenciamento específico, poderão acessar o grid. 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 mais nenhuma intervenção mecânica será permitida.

Art. 10.7.2 – A infração à regra quando da sinalização de 3 (três) minutos, qual seja, intervenção mecânica no veículo, resultará na penalidade de um drive through, logo após a largada, durante a prova.

Art. 10.7.3 – Após a sinalização de 1 (um) minuto, os motores deverão ser acionados e os integrantes remanescentes deverão deixar o grid de largada. Se algum veículo não ligar ou o piloto for incapaz de dar início à volta de apresentação, a bandeira amarela será agitada próximo ao veículo para alertar aos demais pilotos.

Art. 10.7.4 – Se a pista estiver molhada, o Diretor de Prova poderá determinar condição de chuva podendo dar a largada com o “Safety Car” (Art. 117.3 do CDA). 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.

Art. 10.7.5 – 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, 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. 10.7.6 – Se começar a chover após a sinalização de 5 (cinco) minutos e antes da largada da prova,



e, na opinião do Diretor de Prova, será apresentada a bandeira vermelha na linha de largada. O procedimento será reiniciado após o prazo concedido pelo diretor de prova, e a contagem reiniciará a partir da sinalização de 10 (dez) minutos.

Art. 10.7.7 – As ultrapassagens na volta de apresentação somente serão permitidas se um carro demorar a partir quando estiver deixando sua posição no grid e os carros que ficarem atrás dele não puderem evitar ultrapassá-lo. Este carro que demorou a sair para a volta de apresentação somente poderá voltar à sua posição original se ainda existirem carros atrás dele que não tenham passado pela linha de largada, caso contrário deverá largar na última posição do grid. (Art. 117.1.1 do CDA)

Parágrafo único: Se durante a volta de apresentação, algum carro apresentar qualquer tipo de problema, este poderá ser ultrapassado pelos demais e só poderá voltar a sua posição original se o problema for corrigido antes que todos os demais carros de competição o tenham ultrapassado, caso contrário deverá largar na última posição do grid.

Art. 10.7.8 – Quando um piloto for incapaz de iniciar a volta de apresentação, 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 para ligá-lo. Após o problema solucionado, o piloto poderá se juntar aos demais competidores, mas deverá largar na última posição. Se o veículo com problema não conseguir sair por seus próprios meios, será resgatado para o pit lane. O veículo com problema poderá ser reparado e voltar para a pista largando dos boxes, após a passagem do último carro do pelotão pela “Safety Car Line 2”.

Art. 10.7.9 – 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. 10.7.9.1 – 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. (Art. 116.3 do CDA)

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 no artigo 118.1.1 do CDA, 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. 10.7.10 – 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, quando o 1º colocado do grid de largada passar pelo PSDP. (Art. 119.1 do CDA)

Art. 10.7.11 – Se mais de um veículo necessitar largar do box, o posicionamento entre eles deverá respeitar a colocação no grid de largada.

11 - DO PARQUE FECHADO

Art. 11 - Parque fechado é o local onde os veículos participantes da etapa devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários da CBA, e poderão compreender toda área de pit lane, box e do grid de largada. Mais detalhes poderão constar do RPP (Art. 97.1 do CDA).

Art. 11.1 – Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do treino classificatório e após as provas 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. (Art. 127.1 e 97.3, ambos do CDA).

Parágrafo único: Antes da liberação dos carros do parque fechado, a critério dos comissários técnicos, poderá ser permitida apenas a leitura da pressão dos pneus e coleta de dados após os treinos classificatórios e provas.

Art. 11.2 – Caso um piloto/equipe retire seu veículo do Parque Fechado, antes do tempo determinado ou sem autorização dos Comissários Técnicos, será desclassificado e perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova ou o resultado dos treinos classificatórios.

Art. 11.3 - É expressamente proibido o ingresso de pessoas não autorizadas pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos no “parque fechado”.

Art. 11.3.1 - O descumprimento ao procedimento previsto no item acima poderá, a critério dos Comissários desportivos, provocar a penalização do veículo cujos infringentes tenham ligação;

Art. 11.3.2 - De acordo com a gravidade do fato outras penalizações poderão ser aplicadas, conforme disposição no CDA.



12 - DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 12 – 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 da etapa o piloto que não teve seu equipamento de segurança e veículo vistoriados.

Art. 12.1 - As vistorias poderão ser efetuadas antes, durante ou após a realização de quaisquer atividades oficiais, a critério do Comissário Técnico e/ou dos Comissários Desportivos.

Art. 12.2 - Caso seja necessário, os Comissários técnicos poderão solicitar alguma análise externa em peças e/ou equipamentos do carro a empresas e/ou institutos determinados pela CBA.

Art. 12.3 - As verificações e a Vistoria técnica serão realizadas em local determinado e só terão acesso as pessoas autorizadas.

Art. 12.4 - A Direção de Prova poderá determinar que qualquer veículo envolvido em acidente seja parado e vistoriado pelos comissários técnicos. (Art. 125.1, letra “d” do CDA)

Art 12.5 - Caso seja necessário, o Comissário Técnico e/ou o Organizador poderá exigir o fornecimento de dados, a serem obtidos por sistema de aquisição de dados e telemetria do veículo, visando à equalização dos mesmos, o não cumprimento deste dispositivo ou o fornecimento de dados adulterado serão punidos com 50 (cinquenta) UP’s, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 12.6 - Os veículos devem cumprir com peso mínimo obrigatório em todos os momentos da etapa. 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. 12.6.1 - Ao término da tomada de tempo e das provas, os veículos serão pesados e vistoriados, a critério do Comissário Técnico, ficando retidos no parque fechado até que ocorra sua liberação.

Art. 12.6.2 - Caso o veículo não atinja o limite de peso estabelecido, deverá ser pesado mais duas vezes, na presença do piloto ou de um representante da equipe, para comprovação da pesagem, devendo o oficial de competição, que supervisionou a pesagem, relatar em formulário próprio aos Comissários Desportivos.



Art. 12.6.3 - A balança oficial da prova é a única cujas medições serão consideradas validas, não cabendo recurso quanto aos dados registrados.

Art. 12.6.4 - Os pesos dos veículos estão consubstanciados no art. 19 do Regulamento Técnico da Categoria.

13 - DA CRONOMETRAGEM

Art. 13 - 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 verificar sempre o perfeito funcionamento do “transponder” da cronometragem. Na falta do registro do tempo da volta, nos treinos de “shakedown” ou livres, equipes e/ou pilotos 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, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o veículo em questão vá para o box para correção do problema. Se ocorrer no treino classificatório, o carro/piloto ficará, se houver, com o último tempo registrado na respectiva sessão ou grupo, sem o direito a qualquer tipo de reclamação.

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. 13.2 - Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a devolução, em qualquer situação, ao final dos treinos livres, tomadas de tempo, prova ou quando solicitado pela organização.

Art. 13.2.1 - O piloto que não devolver o sensor, ou devolvê-lo com danos causados pelo uso, deverá ressarcir à organização o valor de 15 (quinze) UPs.

Art. 13.3 - É obrigatório que a cronometragem forneça os seguintes relatórios:

- I Treinos Livre Oficiais - contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- II Tomada de Tempo – contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- III Prova – contendo o nº do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação, nº de voltas, tempo total da prova, melhor volta e volta em que foi



realizada;

- IV Prova – deverá também ser emitido o relatório volta a volta, indicando o nº do veículo e o tempo obtido em cada volta, bem como o somatório do tempo total;

Art. 13.3.1 - Nos relatórios de cronometragem deverá especificar o nome do piloto que participou da tomada de tempo e da prova, no caso de participação em dupla.

14 - DA PREMIAÇÃO

Art. 14 - Serão distribuídos no final de cada prova troféus ou taças aos pilotos que alcançarem as 5 (cinco) primeiras colocações nas suas Classes e Categorias, podendo o Promotor da prova alterar esse formato ou diminuir este número de troféus para as 3 (três) primeiras colocações nas suas Classes e Categorias, bem como oferecer outros prêmios a serem definidos no Regulamento Particular da Prova.

Art. 14.1 - Caso seja diminuído o número de troféus previsto no Art. 14, o critério a ser adotado para a distribuição será definido no Regulamento Particular da Etapa.

Art. 14.2 - Ao final do Campeonato, serão entregues troféus ao Campeão e ao Vice-Campeão na sua Classe e Categoria, em conformidade com o artigo 7.20, em local e data determinados pelos Promotores. Caso haja outros prêmios, inclusive se definidos no decorrer do campeonato, serão divulgados no site da Categoria.

15 - DO PÓDIO

Art. 15 - O pódio das provas será formado com os cinco primeiros colocados na endurance e, no caso das provas sprint, os cinco primeiros da categoria "A" e "B" em cada prova e, na última prova do evento, o melhor piloto Sênior e os três Rookie mais bem classificados. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, devidamente trajados com macacão e sapatilhas, além de seguirem os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias.

Parágrafo único: O descumprimento dessa regra poderá acarretar ao infrator as penalizações contidas no CDA, que serão aplicadas pelos Comissários desportivos.

16 - DA PUBLICIDADE

Art. 16 - Fica reservado para utilização da organização do evento o espaço publicitário nos seguintes locais e dimensões, conforme o Anexo I:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

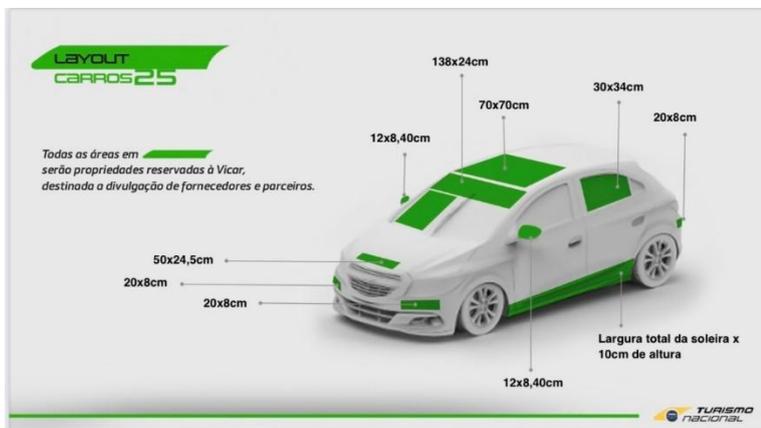
Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- a) Para-brisa dianteiro, com 1.38 X 24 cm de altura;
- b) Dois espaços localizados no para-choque dianteiro de 20 x 8 cm;
- c) Dois espaços localizados no para-choque traseiro de 20 x 8 cm;
- d) Espaço de 8 x 30 cm localizado na parte inferior dos números do veículo;
- e) Espaço em toda parte inferior das laterais (soleira) dos carros, com 10 cm de altura;
- f) Espaço no teto do veículo de 70 X 70 cm.
- g) Espaço no bico do capô com 50 X 24,5 cm.
- h) Espaço no retrovisor, de ambos os lados, com 12 X 8,40 cm.



Art. 16.1 - Esses espaços somente serão exigidos quando estabelecido no respectivo regulamento particular que, nesse caso deverá ser divulgado com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do início das atividades.

Art. 16.2 – Caso o piloto inscrito venha a comprovar, através de documento formal, que possui patrocínio conflitante com o da organização do evento, poderá abster-se da publicidade acima, desde que efetue o pagamento correspondente ao valor de uma taxa de inscrição integral.

Art. 16.3 – É de absoluta responsabilidade dos competidores, preservarem em perfeito estado todos os adesivos dos patrocinadores da Empresa Promotora, bem como os logotipos de uso obrigatório, sob pena multa financeira que pode ir até 100 UP's.

Parágrafo único: A Organização poderá impedir o acesso à pista do veículo que se encontre em desacordo com o layout oficial (adesivos e logotipos) até que a situação seja regularizada.



Art. 16.4 - É proibido o uso da seguinte publicidade:

- a. Política;
- b. Racista em quaisquer de suas formas;
- c. Religiosa.

17 - DAS PENALIZAÇÕES

Art. 17 - Sempre que houver aplicação de penalidades por atitudes Antidesportivas ou irregularidades Técnicas os pilotos e/ou equipes serão punidos conforme determinado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025 e artigos deste regulamento.

Art. 17.1 - No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos considerados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 17.2 – O piloto e equipe punidos com desclassificação, não poderão ter esses resultados considerados para descarte no Campeonato em questão e perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem pela colocação alcançada. (Art. 66.2; 144 ambos do CDA)

Art. 17.3 – A critério dos Comissários Desportivos, por questões desportivas e de segurança, poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante a prova, nas paradas de box ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regramento disposto no CDA 2025.

Art. 17.3.1 – Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada numa parada de box, 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 pena seja cumprida.

Art. 17.3.2 – Caso a penalização em tempo não seja devidamente cumprida (artigo 17.3.1 deste regulamento), este tempo deverá ser acrescido no tempo final do piloto na referida da prova.

Art. 17.4 – Na impossibilidade de aplicar a penalização imposta durante o transcorrer da prova ou ao final dela, as penalizações serão atribuídas ao(s) infrator(es) na prova seguinte do Campeonato em que venha(m) 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 10 (dez) posições no grid de largada;
- III. Exclusão: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto será suspenso.

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

Punição para emissão de ruído acima de 110 decibéis

Art. 17.5 - Caso seja constatado, nos eventos em que o uso do abafador seja obrigatório, que o carro esteja em desacordo com o limite estabelecido para emissão de ruído, o infrator será penalizado, mas não se limitando a, conforme especificado abaixo:

- I. Primeiro Treino livre: Será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, para regularizar seu escapamento.
- II. Demais Treinos Livres: Será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, e receberá uma advertência por escrito.
- III. Treino Classificatório: Será excluído em qualquer sessão, largando no final do grid;
- IV. Corridas: Receberá bandeira de advertência acompanhado do número, tantas vezes quantas necessárias. No final das corridas, a critério dos comissários, o carro poderá ser desclassificado de ambas.
- V. Box: Multa de 10 UP's

Parágrafo Primeiro: A avaliação da emissão de ruído será efetuada inicialmente “de ouvido” pelos Comissários Técnicos e auxiliares nomeados para isso, podendo ter auxílio de outros dispositivos, incluindo-se o decibelímetro, que estiverem à disposição.

Parágrafo Segundo: Não caberá recurso das decisões sobre punições sobre excesso de ruído.

18 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 18 - As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento.

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

Das Reclamações

Art. 18.1 - As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no Capítulo XVII do CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025.



Art. 18.2 - Qualquer reclamação feita aos oficiais de competições constituídos nas etapas por meio verbal, gestual ou escrito, de forma acintosa, em tom de ameaça, provocação ou discriminação é passível de punição conforme os artigos 132.1, V, 133 - IV e 137.4 do Código Desportivo do Automobilismo de 2025 (CDA)

Dos Recursos

Art. 18.3 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito nos Capítulos XVIII e XIX do CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025.

19 - DO DOPING

Art. 19 - A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas, e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela WADA/FIA, são estritamente proibidas.

Parágrafo único: Os infratores e aqueles que se recusarem ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas WADA/FIA.

20 - DA SEGURANÇA

Art. 20 - 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.

Art. 20.1 - 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. 20.2 - Os pilotos estão proibidos de dirigir seus carros em direção oposta ao sentido da pista, exceto quando necessário para retirar seu carro de uma posição perigosa.

Art. 20.3 - Os pilotos, quando na condução de seus veículos, deverão estar com o cinto de segurança afivelado e trajando sempre a indumentária completa e homologada FIA/CBA. (Art. 40.2 do CDA)

Art. 20.4 - É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto em relação ao banco do carro.

Art. 20.5 - Poderá ser medido pelos Comissários técnicos o tempo de saída do carro 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 carro não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

Art. 20.6 - Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo sempre que possível, em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 20.7 - 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 carro e do piloto na referida prova.

Art. 20.8 - 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 da etapa. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 20.9 – Obrigatório a comunicação do radio do piloto com a direção de prova.

21 - DOS AUTÓDROMOS

Art. 21 - As Etapas do Campeonato serão realizadas em Autódromos homologados pela CBA, com supervisão de suas respectivas federações.

Art. 21.1 - O Regulamento Particular definirá o circuito a ser utilizado, que poderá ser:

- I. Completo (Misto);
- II. Anel de Velocidade (OVAL).

Art. 21.2 - A utilização do Autódromo em dia não constantes do Programa Oficial da prova, bem como os seus custos, será de inteira responsabilidade dos participantes, com acerto junto à administração do mesmo e/ou órgãos competentes.

22 - DO LASTRO DE SUCESSO E DA AQUISIÇÃO DE DADOS

Campeonato Sprint

Art. 22 - O Lastro de Sucesso trata-se de um sistema de "handicap" por peso aplicado no campeonato de Sprint, visando o equilíbrio da competição aplicado a partir da 2ª Etapa até a penúltima Etapa do campeonato de Sprint. O mesmo será aplicado aos 5 (cinco) primeiros colocados do Campeonato de Pilotos, por Classe e por Categoria, exceto na categoria SENIOR e ROOKIE, **para efeito da**



colocação do Lastro de Sucesso será considerada a pontuação na classificação do Campeonato no final de cada Evento, e no **último evento do campeonato** não haverá a aplicação do Lastro de Sucesso, conforme as seguinte tabela:

1º Colocado: 25 kg.

2º Colocado: 20 kg.

3º Colocado: 15 kg.

4º Colocado: 10 kg.

5º Colocado: 5 kg.

Art. 22.1 - A partir da 2ª Etapa do campeonato de Sprint até a penúltima Etapa do campeonato de Sprint o Lastro de Sucesso deverá estar fixado e/ou instalado no veículo em um local e forma pré-determinados pelo Regulamento Técnico, durante todas as sessões de treinos livres oficiais, classificação e nas provas, os parafusos de fixação poderão se somar ao peso total regulamentar do Lastro de Sucesso que deverá ter no MÍNIMO os pesos estipulados nas alíneas “a”, “b” e “c” do Art. 20. Não haverá Lastro de Sucesso na 1ª Etapa e na última Etapa.

Art. 22.2 - Caso dois ou mais pilotos estejam empatados em pontos no Campeonato de Sprint, os referidos pilotos deverão utilizar a mesma quantidade ou medida de Lastro. O(s) piloto(s) que ocupar(em) a(s) posição(ões) subsequente(s) aos pilotos empatados carregará o lastro ou restritor referente à sua posição no Campeonato de Sprint.

Art. 22.3 - O sistema de Lastro de Sucesso não será cumulativo.

Art. 22.4 - A redistribuição dos Lastros acontecerá por Etapa, observando a tabela de pontuação “líquida” do Campeonato de Pilotos Sprint, conforme disposto no *caput* deste artigo.

Art. 22.5 - A responsabilidade de instalação dos Lastros é de cada Equipe. Os Lastros não serão fornecidos pelo Promotor. Após a instalação, o auxiliar técnico ou Comissário Técnico deverá fazer a conferência do equipamento e da fixação além da lacração.

Campeonato Endurance

Art. 22.5 - Para o campeonato de Endurance é utilizado o sistema de lastro como handicap para equalização das categorias em somente uma, conforme a tabela abaixo de duplas ou trios de pilotos conforme as classes dos mesmos:



A+A / A+A+A= 25 kg de lastro.

A+B / A+A+B = 15 kg de lastro.

A+B+B = 8 kg de lastro

B+B / B+B+B = 0 kg de lastro.

Art. 22.6 - A responsabilidade de instalação dos Lastros é de cada Equipe. Os Lastros não serão fornecidos pelo Promotor. Após a instalação, o auxiliar técnico ou Comissário Técnico deverá fazer a conferência do equipamento e da fixação além da lacração.

23 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO

Art. 23 - 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. 23.1 - A instalação somente poderá ser feita observados os requisitos de segurança e sua instalação deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

Art. 23.2 - A retirada dos equipamentos dos veículos somente poderá ocorrer após autorização do Comissário Técnico.

Art. 23.3 - O(s) equipamento(s) será(ão) lacrado(s) e o material por ele(s) produzido poderá ser copiado e utilizado pelos Comissários Desportivos, sendo os originais devolvidos ao piloto ou equipe.

Art. 23.3.1 - 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 serão advertidos e multado em 5 (cinco) up's.

Art. 23.4 - As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como Lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo regulamento técnico da Categoria.

24 - DA PROGRAMAÇÃO – DATAS E HORÁRIOS DOS EVENTOS

Art. 24 - Os eventos serão realizados conforme calendário da CBA e as datas somente poderão



ser alteradas por motivo justificado, através de aviso divulgado com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência e com aprovação da CBA.

Art. 24.1 - Em havendo a necessidade da troca das praças entre as FAUS envolvidas no Campeonato 2025, em virtude das agendas de cada Estado, deverá ser emitido comunicado OFICIAL e divulgado com no mínimo de 15 (quinze) dias de antecedência e aprovado pelas FAUS/CBA.

Art. 24.2 - A programação contendo os horários será divulgada no Regulamento Particular da Prova.

25 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 24 de abril de 2025.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio Borges Greco

Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra

Presidente