



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR**

PRO SERIES

REGULAMENTO DESPORTIVO 2025

SUMÁRIO

ARTIGO 1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO	4
ARTIGO 2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS.....	4
ARTIGO 3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	5
ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES	6
DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS	6
DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA.....	8
DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS	9
DO PILOTO “ROOKIE”	9
DAS INSCRIÇÕES DE EQUIPES	9
DO NÚMERO DE VEÍCULOS E EQUIPES PARTICIPANTES.....	11
DA NUMERAÇÃO DOS VEÍCULOS	12
DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES	12
ARTIGO 5 - ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS.....	13
DA ENTRADA E SAÍDA DO PIT LANE	16
DA COMUNICAÇÃO VEÍCULO/BOX	18
DO VEÍCULO RESERVA	18
DA PONTUAÇÃO	18

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



DO PILOTO CAMPEÃO	19
DA EQUIPE CAMPEÃ	20
DO CRITÉRIO DE DESEMPATE	20
DA CLASSIFICAÇÃO	20
ARTIGO 6 – DO BRIEFING	20
ARTIGO 7 – DOS TREINOS	21
DOS TREINOS EXTRAS	21
DOS TREINOS LIVRES OFICIAIS	21
DO TREINO CLASSIFICATÓRIO	22
QUALIFYING 1 – Q1	22
QUALIFYING 2 – Q2	23
QUALIFYING 3 – Q3	23
DO WARM UP	26
DOS TREINOS PARTICULARES E COLETIVOS	26
TREINOS PARA PILOTO ROOKIE	26
ARTIGO 8 - DA LARGADA E RELARGADA	27
DO GRID DE LARGADA	27
DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA	28
ARTIGO 9 - DO PARQUE FECHADO	30
ARTIGO 10 - DA VISTORIA TÉCNICA	31
DO PESO PILOTO/VÉICULO	33
ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM	34
ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO	34
ARTIGO 13 - DO PÓDIO	35
ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE	35
ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES	36
ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS	37
DOS RECURSOS	37

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



ARTIGO 17 - DO DOPING	38
ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA	38
ARTIGO 19 - DA POTÊNCIA EXTRA	41
ARTIGO 20 - DO FAN PUSH	42
DO OBJETIVO	42
DA VOTAÇÃO.....	42
DOS PARTICIPANTES	42
DA APURAÇÃO	43
DA PREMIAÇÃO	43
DA DIVULGAÇÃO.....	43
DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
ARTIGO 21 – ASA TRASEIRA MÓVEL/ DRAG REDUCTION SYSTEM (DRS)	44
DO OBJETIVO	44
ARTIGO 22 - DAS CÂMERAS ON BOARD	45
ARTIGO 23 - DAS ETAPAS PROMOCIONAIS E FILMAGENS.....	45
ARTIGO 24 - DA COLETIVA DE IMPRENSA.....	45
ARTIGO 25- LASTRO DE SUCESSO.....	45
ARTIGO 26 – “BALANCE OF PERFORMANCE” - BOP	46
ARTIGO 27 – HOMOLOGAÇÃO	47



ARTIGO 1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1.1 – Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series**”, que será realizado na temporada de 2025 (dois mil e vinte e cinco) e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

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

Art. 1.2 – É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo -CBA- supervisionar desportiva e tecnicamente, com suporte da Audace Tech que é o laboratório e local oficial de validação, certificação e emissão de pareceres de questões técnicas, o **Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series**, que será promovido comercialmente pela empresa Vicar Promoções Desportivas S/A, e operacionalmente pelo Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60), e compreenderá 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Pilotos e 1 (um) título de Campeã Brasileira de Equipes Stock Car Pro Series.

Parágrafo único: O Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60) é o titular (entidade proponente) de projetos para a realização do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025 (dois mil e vinte e cinco), nos termos da legislação vigente.

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

ARTIGO 2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2.1 – Este Regulamento se submeterá ao Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, seus adendos e informes. (Art. 67.2 do CDA)



Art. 2.2 – Os adendos desportivos ou aqueles técnicos considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação. (Art. 67.8 e 67.9 ambos do CDA)

Art. 2.3 – Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias para a etapa. (Art. 70 do CDA)

Art. 2.4 – As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do Regulamento Particular da Prova. (Art. 70.2, inciso III do CDA)

Art. 2.5 – 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. 2.5.1 – Código de conduta. (Art. 132.3 e 72, ambos do CDA)

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. 2.6 – 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.

ARTIGO 3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Clube organizador ou a empresa promotora. (Art. 68, inciso VI; 69, inciso II e 70, inciso III, todos do CDA)

ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES

Art. 4.1 – As inscrições dos pilotos em qualquer etapa do campeonato só serão efetivadas após análise feita pela CBA. (Art. 74 do CDA)

Art. 4.2 – As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Credenciamento e outras avenças com a empresa promotora.

Art. 4.3 – O valor da inscrição será de R\$ 52.500,00 (cinquenta e dois mil e quinhentos reais) por veículo, para cada etapa. Se a equipe e o piloto atenderem às condições estabelecidas no contrato de participação, nas demais avenças e no código de conduta, será concedido um desconto de R\$ 41.034,00 (quarenta e um mil e trinta e quatro reais). Assim, o valor a ser pago por cada carro será de R\$ 9.415,00 (nove mil, quatrocentos e quinze reais) por etapa. Equipe sem pendência financeira com a empresa promotora, sem histórico de irregularidade técnica (CBA), mas que façam opção pela não adesão ao Plano Fidelidade Vicar, o valor da inscrição será de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) por carro, por etapa.

Art. 4.3.1 – Em razão do contrato de credenciamento ser feito para todo o campeonato, caso algum piloto não vá correr alguma etapa, deverá informar o nome, telefone, CPF e endereço do piloto substituto, por e-mail, em até 10 (dez) dias antes da etapa, para o endereço eletrônico mperdigao@vicarbrasil.com.br , sob pena de não ser mais aceita a substituição.

Das inscrições de pilotos

Art. 4.4 – Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series e/ou em cada etapa, o piloto deve possuir Licença “**PGC-A**” (Art. 31.3 do CDA) emitida pela CBA em 2025 (dois mil e vinte e cinco), bem como cumprir pelo menos um dos requisitos abaixo especificados, caso seja seu ano de estreia:



- I. Pilotos que finalizaram entre as três primeiras posições no Campeonato Brasileiro da Stock Light, nos últimos 5 (cinco) anos;
- II. Pilotos que, nos últimos 3 (três) anos, participaram de no mínimo duas temporadas no Campeonato Brasileiro da Stock Light e finalizaram entre os 5 (cinco) primeiros colocados (classificação geral do campeonato de pilotos), em pelo menos uma das temporadas;
- III. Pilotos com participação em uma temporada completa em campeonatos internacionais como: FIA F1, FIA F2, FIA FE, FIA WEC, FIA GT WORLD CUP, SUPERCARS (Austrália), NASCAR CUP SERIES, NASCAR XFINITY, SUPER GT (Campeonato Japonês), INDY CAR SERIES;
- IV. Pilotos com participação por outras categorias não citadas acima, deverão solicitar inscrição e serão submetidos a avaliação da VICAR, onde o histórico de resultados e a experiência do piloto serão avaliadas se são compatíveis e oferecem segurança aos demais participantes do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series;
- V. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato de pilotos e equipes. O piloto interessado deve possuir autorização e a maior graduação possível em sua ASN de origem, com validade em 2025 (neste caso, em sua carta de autorização, deverá especificar se a graduação é a maior da ASN); (Art. 27.5 e 73.4, ambos do CDA)
- VI. Os pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2025. Estes Pilotos, não marcarão pontos para o Campeonato de Pilotos, nas provas que participarem. (Arts. 27.1; 65.1 e 73.4, todos do CDA)

Art. 4.4.1 – 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 exaurimento de todas as instâncias da Justiça Desportiva nos termos do parágrafo primeiro do artigo 217 da Constituição Federal Brasileira de 1988.

Dos pilotos convidados pela empresa promotora

Art. 4.5 – A empresa promotora poderá, a seu critério e com a anuência da CBA, convidar pilotos, inclusive estrangeiros, para participarem de etapas do Campeonato, mesmo excedendo o número limite de pilotos inscritos (Artigo 4.9), desde que respeitado o exposto no artigo 4.4 deste regulamento. A Empresa promotora poderá convidar o mesmo piloto para até 3 (três) etapas do campeonato, e estes não marcarão pontos no Campeonato de Pilotos e/ou para as equipes. (Art. 65.6 do CDA)



Art. 4.5.1 – Poderá ser previsto até duas horas de treinos extras para pilotos convidados, desde que exista disponibilidade na programação de atividades da etapa.

Da substituição de pilotos

Art. 4.6 – Na impossibilidade de um piloto inscrito continuar participando da etapa, o mesmo poderá ser substituído por um piloto não inscrito que, além de preencher todas as condições de elegibilidade para participar da etapa (artigo 4.4 deste regulamento), deverá regularizar sua inscrição junto à secretaria de provas e contar com a aprovação dos Comissários Desportivos da etapa (Art. 73.6 do CDA). Esta substituição poderá ocorrer somente até o início do treino classificatório, sendo obrigatório a participação do piloto substituto neste treino. O piloto substituto não marcará pontos no Campeonato de Pilotos e/ou de equipes

Parágrafo único: O piloto que foi substituído não poderá voltar a participar da mesma etapa.

Do piloto “Rookie”

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

Das inscrições de equipes

Art. 4.8 – As Equipes deverão estar legalizadas perante a Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, com o registro no corrente ano, para receberem a pontuação correspondente ao Campeonato de Equipes, conforme preceitua o art. 29.2 do CDA 2025, bem como terem o direito de vincular o próprio nome e de seus patrocinadores nas publicações dos resultados oficiais.

Parágrafo primeiro: O critério de distribuição dos boxes das equipes para o corrente ano será de acordo com o resultado obtido no Campeonato de Equipes do ano passado. Equipes que venham estreiar neste ano ou aquelas sem classificação no Campeonato de Equipes no ano passado, terão a sua posição definida por sorteio, após definidas as posições das demais. A empresa promotora poderá, a seu critério, promover mudanças no posicionamento das equipes com objetivo de promover maior segurança no pit stop (maior espaço para parada dos veículos), ou mesmo para acomodar uma deficiência de estrutura do autódromo.



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

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

- I. A equipe melhor posicionada deverá avançar posições no box ao encontro da outra equipe pior posicionada. Além disso, sempre a melhor classificada ficará antes da com classificação inferior;
- II. A data limite da solicitação será, sempre, em até 30 (trinta) dias antes do início da temporada;
- III. A solicitação deverá ser efetuada por e-mail e com a anuência das duas equipes;
- IV. O pit stop deverá ser, sempre que possível, realizado à frente do box da equipe, previamente definido pela empresa promotora;
- V. Caso queiram voltar atrás na decisão, está também deverá ser avaliada pela empresa promotora e, havendo a concordância, a alteração terá efeito em até 30 dias.

Art. 4.8.1 – As equipes com dois veículos de competição poderão inscrever até 12 (doze) integrantes técnicos. As equipes com um único veículo de competição poderão inscrever até 8 (oito) integrantes técnicos.

Somente os integrantes técnicos poderão atuar e exercer funções e trabalho direto ou indireto nos veículos. Fica expressamente proibido atribuir funções, no âmbito técnico relacionados ao veículo, para os demais membros tais como os convidados, motorista de carreta, motorista de motorhome, fotógrafos e cinegrafistas que deverão ser identificados e credenciados.

Enfatizando que o trabalho direto nos veículos, como reparos, manutenções de componentes isolados, montagem e cuidados com os pneus, rodas, limpeza de componentes em geral, do próprio box (*montagem e desmontagem*), deslocamento de combustível, carregamento e descarregamento, estará condicionado somente aos integrantes técnicos.



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

A Equipe que vier reincidir, será penalizada em 40 (quarenta) UP's, além da perda de 20 minutos para cada um dos seus veículos no próximo treino oficial.

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

Do número de veículos e equipes participantes

Art. 4.9 – Será permitida a participação de 34 (trinta e quatro) veículos no Campeonato de 2025, podendo, contudo, os pilotos convidados aumentarem o número de veículos no grid, diante da necessidade da empresa promotora, respeitando o número máximo definido pela forma de cálculo descrito no artigo segundo do anexo II do CDA 2025.

Art. 4.10 – Não será permitida a participação no campeonato de mais de duas equipes que tenham vínculo de qualquer natureza, inclusive societária ou técnica, ou com as pessoas físicas que a componham, exceto se tenham contrato com a empresa promotora específico neste sentido.

Art. 4.11 – Para participação da temporada de 2026 a empresa promotora emitirá até 30/11/2025 uma carta convite às equipes que competiram na temporada de 2025.

Art. 4.11.1 – As equipes convidadas terão que manifestar até o dia 15/12/2025, a sua intenção de participação no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series - edição 2026 e deverão estar sem pendências e/ou débitos financeiros com a empresa promotora, fornecedores oficiais da categoria e com a CBA. Mediante resposta à Carta Convite, a equipe receberá o contrato para assinatura. Fora deste prazo, a equipe perderá subsídios e premiações previstas.

Parágrafo único: Caso não haja resposta ou concordância com os termos da carta convite, ou ainda, não sejam cumpridas as exigências acima mencionadas dentro do prazo, a empresa



promotora poderá convidar, a seu critério, outras equipes que julgar capaz de participar do campeonato de 2026, até o limite de 34 veículos no grid.

Da numeração dos veículos

Art. 4.12 – Cada veículo possuirá um número vinculado ao seu piloto. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato. No caso de substituição do piloto, artigo 4.6 do presente regulamento, outro número será colocado no veículo enquanto durar a substituição.

Art. 4.12.1 – Os pilotos terão seus números reservados. Caso o piloto não o utilize em uma temporada completa, o número ficará disponível a critério da empresa promotora. O número 17 (dezesete) não poderá ser usado e o número 1 (um) só poderá ser utilizado, se quiser, pelo piloto campeão do ano anterior.

Art. 4.12.2 – Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 4.12.3 – A forma, cor, dimensão e posicionamento dos números dos veículos devem seguir as determinações da empresa promotora, descritas no Contrato de Credenciamento e no Guia de Aplicação da categoria, sob pena de ser impedido de acessar na pista até regularizar a situação. (Art. 8.1 do CDA)

Art. 4.12.4 – Todos os veículos deverão seguir o lay out definido no Contrato de Credenciamento/ Guia de Aplicação, sob pena de ser impedido de acessar na pista até regularizar a situação.

Art. 4.12.5 – O nome do piloto, seu grupo sanguíneo e fator RH devem aparecer no macacão e no veículo. (Art. 40.1 do CDA)

Das obrigações dos pilotos e equipes

Art. 4.13 - O piloto e/ou equipe, quando solicitado pela Empresa Promotora, deverão apresentar a documentação do veículo de competição, comprovando a sua procedência.



Art. 4.13.1 – É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio de comunicação, 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 fazer comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível, etc. O descumprimento deste artigo implica na penalização imediata de multa de até 100 (cem) UP's, além das demais sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.14 – É obrigatório o uso de Hans, macacão, “underwear” completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela CBA e/ou FIA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável. (Art. 40 do CDA)

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

Art. 4.16 – 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.

ARTIGO 5 - ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

Art. 5 – Cada Prova possui status de Competição Nacional, conforme definido no CDA/CBA. (Art. 43, inciso I do CDA)

Art. 5.1 – 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. 5.2 – O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series será composto por etapas com uma prova chamada sprint, realizada nos sábados e com 30 minutos de duração, mais uma volta, e com uma prova principal, realizada nos domingos com 50 minutos de duração, mais uma volta.

Parágrafo Primeiro: Na primeira etapa do ano, haverá apenas a corrida principal, realizada no domingo, com a pontuação reduzida e não poderá ser usada como descarte para fins de campeonato.

Parágrafo Segundo: A pontuação da prova principal da primeira etapa será de 30 (trinta) pontos para o primeiro colocado, 29 (vinte e nove) pontos para o segundo colocado, 28 (vinte e oito) pontos para o terceiro colocado e assim por diante. Havendo mais de trinta carros classificados, os últimos terão 1 (um) pontos, ou seja, não haverá zero pontos para os carros classificados. Não haverá pontuação extra para o Pole Position.

Art. 5.2.1 – O regulamento particular da prova poderá alterar o formato, dias e horários, bem como a duração das provas.

Art. 5.2.2 – 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. 5.2.3 – O volume de combustível disponibilizado para cada veículo, em cada etapa, estará previsto no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.4 – Na ocorrência da intervenção do Safety Car que perdure até o início da janela do procedimento obrigatório, este estará suspenso. Com a saída do Safety Car, a prova será reiniciada em bandeira verde e após a passagem dos pilotos pelo PSDP, a janela de intervalo será automaticamente iniciada, mantendo-se o intervalo/número de voltas originalmente estabelecida, respeitando os tempos expostos no artigo 5.2 do presente regulamento.



Art. 5.2.5 – Caso a intervenção do Safety Car ocorra já com a janela aberta, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o piloto já tiver passado pela linha transversal, agora definida como “Safety Car Line 1”. Com a saída do Safety Car, a prova será reiniciada em bandeira verde e após passagem dos pilotos pelo PSDP, a janela de intervalo será automaticamente reiniciada com o número de voltas estipuladas no Regulamento Particular da Prova para esta situação, respeitando os tempos expostos no artigo 5.2 do presente regulamento.

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

- I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo previsto;
- II. Realizarem o abastecimento de combustível, caso haja, em desacordo com o previsto no regulamento particular da prova.

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

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

Art. 5.4 – Na ocorrência de um veículo deixar sua área de parada de box conectado com algum elemento não pertencente originalmente ao veículo, o piloto deverá parar imediatamente na área indicada ao lado da saída de box. A equipe poderá retirar o(s) elemento (s) estranho (s) e, após avaliação e liberação dos Comissários Técnicos, poderá retornar à prova. Caso algum veículo ultrapasse a faixa de saída de box com algum elemento conectado, deverá, independente do elemento já ter se soltado do veículo, ser sinalizado/chamado pela direção de prova para retornar ao seu box para avaliação dos comissários técnicos, manutenção se necessário e, se estiver em condições, ser liberado para retornar à prova. (Art. 123.4 do CDA)

Art. 5.5 – O vazamento de combustível na pista durante a prova deverá ser tratado como item de segurança, devendo o veículo ser sinalizado/chamado pela direção de prova para retornar ao seu box para avaliação dos comissários técnicos, manutenção se necessário e, se estiver em condições, ser liberado para retornar à prova. (Art. 123.4 do CDA)

Art. 5.6 – As manutenções mais demoradas, durante a prova, deverão ser realizadas dentro da garagem do box.



Art. 5.7 – 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. 5.8 – 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. 5.9 – Proibido o aquecimento de pneus durante toda etapa, exceto se explicitamente permitido pelo Regulamento Particular da Prova.

Da entrada e saída do pit lane

Art. 5.10 – Será designada como “zona de entrada do pit” a seção da pista formada entre a faixa transversal definida como “Safety Car Line 1” e a faixa do início do pit lane (início do controle de velocidade). (Seção XI do CDA)

Art. 5.11 – Será designada como “zona de saída do pit” a seção da pista formada entre a faixa do fim do pit lane (fim do controle de velocidade) e a faixa transversal definida como “Safety Car Line 2”.

Art. 5.12 – Uma marcação divide o pit lane em toda sua extensão na frente dos boxes em duas pistas, onde a pista mais próxima do box é designada como a faixa de trabalho e a pista mais próxima do “pit wall” é designada como a faixa rápida. A definição exata e os limites entre a faixa rápida e a faixa de trabalho em cada autódromo serão abordados no briefing.

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

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



Art. 5.13 – Durante as provas das demais categorias, por motivo de segurança, não será permitido que veículos da Stock Car Pro Series circulem pelo pit lane.

Art. 5.14 – É de responsabilidade do piloto e de sua equipe, ao deixar a faixa de trabalho e acessar a faixa rápida do pit lane, não colocar em perigo os demais veículos e pessoas que se encontram no pit lane. O simples fato de um piloto ter que diminuir a velocidade, já estando na faixa rápida, a fim de evitar uma colisão traseira com um piloto que acabou de sair na sua frente, não é considerado como atitude faltosa.

Art. 5.15 – Toda e qualquer manobra ou atitude que possa comprometer a segurança dentro do pit lane, será analisada pelos Comissários Desportivos podendo ser aplicada uma penalização para o piloto ou para sua equipe.

Art. 5.16 – As penalidades para condução perigosa na área do pit lane serão:

- I. Durante o treino livre, o piloto será advertido; durante o treino classificatório, o piloto perderá 3 (três) posições no grid de largada;
- II. Caso o incidente seja na prova, o piloto será penalizado com um drive through e a equipe do piloto infrator será penalizada com uma multa de 20 (vinte) UP's;
- III. Caso o incidente ocorra durante a prova e seja constatado após a finalização da mesma, os Comissários Desportivos atribuirão penalidade em tempo ao Piloto infrator e a equipe do piloto será penalizada com uma multa de 20(vinte) UPs. (Art. 138.3, inciso I do CDA)

Art. 5.17 – Da faixa da entrada/início até a faixa da saída/fim do pit lane, a velocidade máxima permitida será de 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora), que será controlada por sensores da cronometragem e/ou por radares de velocidade. Manter velocidade desnecessariamente abaixo do limite estabelecido, acarretar avaliação pelos Comissários Desportivos e consequente penalização de acordo com o CDA/CBA 2025. (Seção XI do capítulo XV do CDA)

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

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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- IV. Infração no decorrer da prova, mas sem tempo hábil para o drive through, será aplicado a penalidade em tempo. (Art. 138.3, inciso I do CDA)

Art. 5.18 – Em nenhum momento um veículo, com motor acionado, poderá andar com a marcha ré no pit lane. (Art. 137, item 19 do CDA)

Da comunicação veículo/box

Art. 5.19 – É permitida sinalização através de placas e comunicação verbal através de rádio.

Do veículo reserva

Art. 5.20 – Após o início dos treinos livres oficiais, fica proibido o uso de veículo reserva e/ou troca do chassi.

Da pontuação

Art. 5.21 – A pontuação para o campeonato, em cada prova, será atribuída aos pilotos e as equipes conforme descritivo abaixo:

Posição	Sprint	Principal
1	55	80
2	50	74
3	46	69
4	42	64
5	38	59
6	36	55
7	34	51
8	32	47
9	30	43
10	28	40
11	26	37
12	24	34
13	22	31
14	20	28

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



15	18	25
16	16	22
17	14	19
18	13	17
19	12	15
20	11	13
21	10	12
22	9	11
23	8	10
24	7	9
25	6	8
26	5	7
27	4	6
28	3	5
29	2	4
30	1	3
31	0	0
32	0	0
33	0	0
34	0	0

	Pontuação
Pole Position	2

Do piloto campeão

Art. 5.22 – Ao final da temporada, todos os pilotos terão descartadas as duas piores pontuações (N-2), com exceção dos resultados da primeira etapa e das duas últimas provas do ano (sprint e principal) que não poderão ser usadas para os descartes. O piloto campeão será aquele que obtiver a soma do maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.21), após efetuar os descartes.



Da equipe campeã

Art. 5.23 – As equipes serão formadas por um mínimo de 1 (um) e máximo de 2 (dois) veículos. Os pontos obtidos pelo (s) veículo (s) será (ão) o resultado da equipe em cada prova. Ao final da temporada, todas as equipes terão descartadas as duas piores pontuações (N-2), com exceção dos resultados da primeira etapa e das duas últimas provas do ano (sprint e principal) que não poderão ser usadas para os descartes. A equipe campeão será aquela que obtiver a soma do maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.21), após efetuar os descartes.

Do critério de desempate

Art. 5.24 – Se dois ou mais pilotos ou equipes terminam a temporada com o mesmo número de pontos, o desempate se dará a favor do piloto ou da equipe que obtiver (Art. 65.5 do CDA):

- a. Maior número de pontos sem considerar os descartes;
- b. Maior número de vitórias. No caso de equipes, maior número de vitória de seus pilotos;
- c. Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente. No caso de equipes, maior número de segundos lugares de seus pilotos e assim sucessivamente;
- d. Melhor colocação na última prova do ano. No caso de equipes, a que tiver o piloto mais bem classificado na última prova do ano.

Da classificação

Art. 5.25 – A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial a divulgação dos novos resultados será realizada pela CBA.

ARTIGO 6 – DO BRIEFING

Art. 6 – O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, sendo obrigatória a presença de todos os pilotos. (Art. 114 e 137, item 5, ambos do CDA)

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



Art. 6.1 – Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova. (Art. 114.1 do CDA).

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

ARTIGO 7 – DOS TREINOS

Art. 7 – A participação nos treinos é exclusiva dos veículos, pilotos e equipes inscritos na prova, sendo vedada a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos que não os especificamente inscritos e vistoriados para sua participação. (Art. 112.2 do CDA)

Dos treinos extras

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

Art. 7.1.1 – Poderão ser realizados Treinos Extras, a critério da empresa promotora ou por decisão da Direção de Prova, nas seguintes condições:

- I. Circuito utilizado pela primeira vez pela categoria;
- II. Circuito cujo traçado foi modificado;
- III. Em circunstâncias atípicas.

Dos treinos livres oficiais

Art. 7.2 – A formatação do treino livre oficial estará prevista no Regulamento Particular da Prova. Os treinos livres serão separados em dois grupos e ficará a critério da equipe escolher com qual veículo participar, observando que um mesmo veículo não poderá participar dos dois grupos.

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



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

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

Art. 7.4 – Se um veículo apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá ser removido para os boxes pelo resgate para ser reparado e voltar à pista.

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

Do treino classificatório

Art. 7.6 – O treino classificatório poderá ter seu formato alterado pelo RPP. Todos os veículos deverão estar posicionados fora do box a 45°, dez minutos antes do início do Q1. Caso não seja possível o cumprimento desta regra, a equipe deverá solicitar tempo adicional, que a critério dos comissários técnicos, poderá ou não ser concedido. Não sendo concedido ou não posicionando o veículo no tempo concedido, o piloto perderá a sua melhor volta no Q1.

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.

Qualifying 1 – Q1

Art. 7.6.1 – Todos os pilotos inscritos participam desta sessão, que será dividida em dois grupos, com no máximo um carro a mais no primeiro grupo, e terá duração de 8 (oito) minutos cada. A sessão do grupo 1 (um) tem início com participação dos pilotos nas posições ímpares classificados no respectivo campeonato e a na sequência vem o grupo 2 (dois), com os demais pilotos inscritos na etapa, salvo outro formato definido no RPP.



Art. 7.6.1.1 – Excepcionalmente, na primeira etapa do ano, o grupo 1 (um) será preenchido pelos pilotos nas posições ímpares classificados no campeonato de 2024, na sequência vem o grupo 2 (dois), com os demais pilotos inscritos na etapa, salvo outro formato definido no RPP.

Concluído o Grupo 1 (um), os 10 (dez) pilotos mais rápidos passam para o Q2, e, da mesma forma, concluído o Grupo 2 (dois), os 10 (dez) pilotos mais rápidos passam para o Q2. Para os demais, ficam definidas as posições no grid de largada do 21º até último colocado, salvo outro formato definido no RPP

Qualifying 2 – Q2

Art. 7.6.2 – Participam do Q2 os 20 (vinte) pilotos classificados no Q1, sendo 10 (dez) do grupo 1 (um) e 10 (dez) do grupo 2 (dois). O Q2 será realizado em sessão única, com duração de 8 (oito) minutos, no qual os 8 (oito) pilotos mais rápidos passam para o Q3. Para os demais, ficam definidas as posições no grid de largada do 9º ao 20º colocado, salvo outro formato definido no RPP.

Qualifying 3 – Q3

Art. 7.6.3 – Participam do Q3, os 8 (oito) pilotos mais rápidos no Q2. O Q3 será realizado em sessão única, com duração de 8 (oito) minutos, no qual serão definidos os 8 (oito) primeiros colocados no grid de largada. Salvo outro formato definido no RPP.

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

Parágrafo segundo: Ao final do treino classificatório, o piloto mais rápido do Q3 será bonificado com 2 pontos, que serão somados a pontuação que possa vir a ter na primeira prova da etapa (prova sprint). Desta forma a soma dos pontos da bonificação da “pole position” com a pontuação da primeira prova (prova sprint), será considerado o resultado final da prova em questão que será contabilizado para o campeonato de pilotos e equipes e estará passível ao descarte, salvo exposto no item 5.22 e 5.23 tocante a última etapa do ano.

Art. 7.6.4 – Durante todas as sessões do treino classificatório não será permitida troca, rodízio, aquecimento e/ou resfriamento de pneus, sob pena de exclusão do treino, salvo nos casos em que:



- I. os Comissários Técnicos, visando à segurança, poderão determinar a troca de no máximo dois pneus. Esta substituição será feita por outros pneus do mesmo carro elegíveis para o classificatório e lacrados para a etapa;
- II. ocorram alterações climáticas decretadas pelo Diretor de Prova entre as sessões e/ou grupos, quando estará autorizada a troca dos pneus “slick” seco, para pneus de chuva, ou de pneus de chuva para seco, estando permitidos os ajustes no veículo, tão somente, para a nova condição. Será concedido um tempo pela direção de prova para estes ajustes.

Art. 7.6.5 – Durante as sessões, e nos intervalos dos treinos classificatórios, os veículos só poderão entrar na garagem (box) com autorização dos Comissários Técnicos (Art. 113.6 do CDA). Será permitido somente o controle de pressão e verificação de temperatura dos pneus, ajustes de asa traseira, ventiladores para refrigeração de componentes que podem sofrer danos com altas temperaturas e/ou por superaquecimento e leitura do sistema de aquisição de dados.

Fica proibido o abastecimento de combustível durante o treino classificatório (Art. 113.8 do CDA).

Parágrafo único: As equipes/pilotos que não atenderem o descrito acima serão excluídas do treino classificatório, largando na última colocação no grid.

Art. 7.6.6 – Durante todo o treino classificatório todos os veículos participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos, largando na última colocação no grid, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.7 – Em caso de bandeira vermelha com menos de 3 minutos para encerramento das sessões Q1 (em ambos os grupos), Q2 ou Q3, o cronômetro retornará para 3 minutos na regressiva quando reiniciar a sessão. Este procedimento, caso necessário, acontecerá uma única vez por sessão ou grupo.

Art. 7.6.8 – Se um veículo apresentar problemas técnicos durante a Classificação deverá ser retirado pelo resgate apenas se estiver em situação de risco e será colocado em um lugar seguro, de onde



poderá retornar aos boxes somente ao término da sessão vigente, porém não poderá retornar ao treino classificatório. (Artigo 113.7 do CDA)

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

Art. 7.6.10 – Não serão admitidos protestos e/ou reclamações por possíveis prejuízos ou benefícios de qualquer piloto sobre as condições climáticas e/ou da pista durante todo o transcurso do Treino Classificatório.

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

Art. 7.6.12 – 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. 7.6.13 – Se uma paralização do treino classificatório, na opinião dos Comissários Desportivos, for causada deliberadamente por um piloto, este poderá perder a melhor volta ou ser excluído do restante do treino classificatório, largando em último lugar no grid.

Art. 7.6.14 – Se mais de um piloto não conseguir registrar um tempo de volta no treino classificatório, eles serão posicionados no grid de largada observando a seguinte preferência entre eles:

- I. No Q1, pelo melhor tempo obtido no último treino livre; não sendo possível, o mais bem posicionado no campeonato (campeonato do ano anterior no caso da primeira etapa do ano); não sendo possível, aquele que esteve mais próximo de conseguir registrar tempo; não sendo possível, sorteio;
- II. No Q2, pelo melhor tempo obtido no Q1;
- III. No Q3, pelo melhor tempo obtido no Q2;



Art. 7.6.15 – Uma vez que os posicionamentos dos pilotos sejam estabelecidos conforme treino classificatório, as penalidades referentes ao grid de largada serão aplicadas observando a seguinte ordem:

- I. Primeiro - o piloto que foi penalizado pela troca de motor;
- II. Segundo - o piloto que em etapas anteriores foi penalizado em um número de posições no grid de largada, para cumprir nesta etapa em questão;
- III. Terceiro - o piloto que foi penalizado em um número de posições no grid na etapa atual;
- IV. Quarto - o piloto que foi penalizado com a exclusão.

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

Art. 7.6.16 – Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo inciso II do artigo 116.1 do Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

Do warm up

Art. 7.7 - O Warm up somente será realizado quando constar no Regulamento Particular da prova, ou a critério do Diretor de Prova. (Art. 115 do CDA)

Neste último caso, 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.

Dos treinos particulares e coletivos

Art. 7.8 – Treinos particulares com veículos que façam uso de qualquer componente de um veículo de Stock Car Pro Series são proibidos.

Parágrafo único: Equipes e Pilotos que infringirem esta regra estarão suspensos por duas etapas, além da incidência de multa de 50 (cinquenta) UP's. Treinos Coletivos poderão ser programados pela empresa promotora e informados às equipes e CBA previamente.

Treinos para piloto Rookie

Art. 7.9 – Até três sessões de treinos extras com duração de 30 (trinta) minutos cada, poderão ser previstos para os pilotos Rookie, mediante disponibilidade de espaço na programação da etapa. Os



treinos serão realizados nos mesmos finais de semana das etapas oficiais e a empresa promotora irá definir os autódromos e a programação correspondente.

ARTIGO 8 - DA LARGADA E RELARGADA

Art. 8 – Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida, para um ou para vários competidores, partindo de um Grid, e pode ser (Art. 117 do CDA):

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

Art. 8.1 – Relargada será em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento, em velocidade constante de até 80 Km/h. até a autorização dada através de bandeira verde no PSDP e nos postos de sinalização concomitantemente, salvo disposição em contrário definida no Briefing e/ou disposto no Regulamento Particular da Prova. (Art. 125.1, letra “a” e “h”; art. 98, inciso XVIII, todos do CDA):

Do grid de largada

Art. 8.2 – Na 1ª prova da etapa (prova sprint), o grid de largada será definido com a inversão dos 12 primeiros colocados definidos no treino classificatório.

Art. 8.2.1 – Na 2ª prova da etapa (prova principal), o grid de largada será definido com base no resultado do treino classificatório.

Art. 8.2.2 – Quando da realização de duas etapas, em um mesmo final de semana, os grids de largada, serão definidos em função do resultado do treino classificatório correspondente a cada etapa.

Art. 8.2.3 – Caso haja posições em aberto no grid de largada o espaço deverá ficar vago, conforme artigo 116.3 do CDA.



Art. 8.2.4 – Qualquer competidor cujo veículo estiver impossibilitado de se apresentar para a volta de apresentação deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box (Art. 117.5 do CDA).

Art. 8.2.5 – Procedimento de abertura e fechamento do box para a formação do grid de largada, estarão previstos no Regulamento Particular da Prova.

Dos procedimentos de largada

Art. 8.3 – Além do definido nestes artigos, o procedimento de largada obedecerá ao disposto no Regulamento Particular da Prova.

Art. 8.3.1 – A abordagem para indicar o início de uma prova será anunciada por painéis de 10 (dez) minutos, 5 (cinco) minutos, 3 (três) minutos e 1 (um) minuto, onde cada um dos painéis será acompanhado por um sinal/aviso sonoro. (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, à exceção da utilização da fonte de energia elétrica externa.

Art. 8.3.2 – 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. 8.3.3 – Após a sinalização de 1 (um) minuto, os motores deverão ser acionados e os integrantes remanescentes deverão deixar o grid de largada. Se algum 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. 8.3.4 – Se a pista estiver molhada, o Diretor de Prova poderá determinar condição de chuva podendo dar a largada com o “Safety Car” (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. A escolha do tipo do pneu passa ser uma prerrogativa exclusivamente da Equipe.

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

Art. 8.3.6 – Se começar a chover após a sinalização de 5 (cinco) minutos e antes da largada da prova, e, na opinião do Diretor de Prova, as equipes necessitarem trocar os pneus, será apresentada a bandeira vermelha na linha de largada. O procedimento será reiniciado após o prazo concedido pelo diretor de prova para as eventuais trocas de pneus ou quando houver condições, e a contagem reiniciará a partir da sinalização de 10 (dez) minutos.

Art. 8.3.7 – As ultrapassagens na volta de apresentação somente serão permitidas se um 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 se 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. 8.3.8 – 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. 8.3.9 – Os veículos devem aproximar-se do corredor de largada a uma velocidade constante, a ser definida no Regulamento Particular da Prova, em duas filas paralelas, conforme instruções no briefing.

Art. 8.3.9.1 – Ao aproximar-se da largada, as duas filas de veículos devem estar juntas às faixas ao centro da pista. Qualquer veículo que se afaste ou passe sobre as faixas de referência poderá ser punido. Na eventualidade da ausência de um veículo para largada, esta posição/espço deverá ser preservada pelo veículo que venha logo atrás. (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. 8.3.10 – Para circuitos onde a largada é aplicada na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização De Prova) o cronômetro de início da prova será acionado após a volta de apresentação, quando o 1º colocado do grid de largada passar pelo PSDP. (Art. 119.1 do CDA)

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

ARTIGO 9 - DO PARQUE FECHADO

Art. 9 – 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 detalhamentos poderão constar do RPP (Art. 97.1 do CDA).

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Art. 9.1 – 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. 9.2 – 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.

ARTIGO 10 - DA VISTORIA TÉCNICA

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

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

Art. 10.1 – Os veículos não poderão estar na pista, em qualquer momento da etapa, sem o para-choque dianteiro, capô dianteiro, para-brisa dianteiro e portas dianteiras. Estas peças deverão estar montadas e presas no veículo, em condições que exerçam suas funções principais. A critério dos comissários, o veículo poderá ser chamado ao box para que estas peças sejam arrumadas ou recolocadas.

Parágrafo único: Caso haja peças com possibilidade clara e eminente de desprendimento que possam causar situações de risco ou acidente, a critério dos comissários, o veículo poderá ser chamado ao box para manutenção.

Art. 10.2 – Cada carro deverá possuir e apresentar um Passaporte Técnico no qual os Comissários anotarão todas as ocorrências necessárias. Este passaporte será fornecido pela empresa promotora e será parte integrante dos itens obrigatórios do veículo.



Art. 10.3 – A critério dos Comissários Técnicos, vistorias complementares poderão ser realizadas para:

- I. Verificar a elegibilidade do veículo de um competidor a qualquer momento da etapa;
- II. Determinar que um veículo seja desmontado pelo competidor para se assegurar de que as condições de elegibilidade ou conformidade estão de acordo com o regulamento técnico da categoria;
- III. Determinar que um competidor forneça a eles as peças ou amostras que considerem necessárias;

Parágrafo único: Todo veículo que, após aprovado pelos Comissários Técnicos, vier a ser desmontado e/ou modificado de forma que possa afetar sua segurança ou que coloque em dúvida sua elegibilidade, ou ainda, que se envolver num acidente com similares consequências, deve ser reapresentado para uma nova Vistoria Técnica.

Art. 10.4 – A Direção de Prova poderá determinar que qualquer veículo envolvido em acidente seja parado e vistoriado pelos comissários técnicos. (Art. 125.1, letra “d” do CDA)

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

Art. 10.6 – A análise de combustível poderá ser realizada por solicitação dos Comissários Técnicos, atendendo ao determinado no Regulamento Técnico do Campeonato.

Art. 10.7 – Para análise do combustível no autódromo serão utilizados equipamentos definidos pela empresa que o fornece.

Quando identificada alguma divergência durante as vistorias, as demais amostras do mesmo combustível serão analisadas quanto à conformidade usando a cromatografia como teste. Existindo a confirmação que o combustível apresentou irregularidade o piloto e/ou a equipe serão desclassificados de todos os resultados da etapa que estiver associada a infração.

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



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

Art. 10.9 – Caso seja necessário, os comissários técnicos poderão solicitar alguma análise externa em peças e/ou equipamentos do veículo à Audace Tech que é o laboratório e local oficial de validação, certificação e emissão de pareceres de questões. (Art. 130, inciso II do CDA)

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

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

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

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

B. Quando a infração superar os 2,00 mm:

No treino classificatório, será a desclassificação do treino.

Na prova, penalização será a desclassificação da prova.

Do peso piloto/veículo

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

Art. 10.11.2 – A pesagem obrigatória dos pilotos, com seu equipamento completo de prova, deverá ser realizada após finalizada sua participação no treino classificatório, ou ao final do treino no caso dele não ter participado do mesmo, no box dos Comissários Técnicos, em equipamento oficial de pesagem. O piloto que não comparecer para a pesagem obrigatória, no horário estipulado pela programação oficial, será desclassificado do treino, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.



Art. 10.11.3 – Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância de qualquer natureza poderá ser adicionada ou retirada do veículo, após o treino classificatório ou prova, estando o veículo em regime de parque fechado.

ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 – Todos os veículos participantes deverão estar equipados com sensores para aquisição dos tempos para a cronometragem devidamente instalados conforme descrito no regulamento técnico da categoria.

Parágrafo primeiro: É de responsabilidade da equipe 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. 11.1 – A cronometragem poderá fazer uso de equipamento próprio de captação de imagem, com alta resolução e alta velocidade, na linha de chegada. O resultado da imagem será considerado fato inquestionável. (Art. 93.6 do CDA)

ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO

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



ARTIGO 13 - DO PÓDIO

Art. 13 – O pódio das provas será formado com os pilotos que finalizaram a prova em 1º, 2º e 3º lugar e um representante da equipe do veículo vencedor. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, além de seguir os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias. Imediatamente após o pódio, deverão ficar disponíveis para entrevistas de televisão e uma coletiva de imprensa em local assim designado.

Parágrafo único: Para os pilotos subirem ao pódio, para receber o seu troféu, é obrigatório macacão fechado e o uso do boné a ser definido e fornecido pela Empresa Promotora. (Art. 41, inciso XV e 137, item 23, ambos do CDA)

ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE

Art. 14 – Todos os veículos e macacões dos participantes do Campeonato deverão possuir áreas reservadas para a publicidade obrigatória, como consta no Contrato de Credenciamento da equipe e do piloto com a Empresa Promotora.

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

Parágrafo segundo: É de absoluta responsabilidade dos competidores, preservarem em perfeito estado 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 terceiro: 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. 14.1 – É proibido o uso da seguinte publicidade:

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

(Art. 169.3 do CDA).



ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES

Art. 15 – Irregularidades técnicas de qualquer natureza, constatadas após uma prova, principalmente relativas a componentes adulterados, com dimensional ou material em desacordo com o componente produzido originalmente, seja na adição ou redução irregular de material ou mesmo alteração da geometria construtiva do mesmo, além do piloto infrator perder os resultados obtidos, inclusive os pontos para a equipe, será penalizado ao pagamento da multa de 100 (cem) UP's. Adicionalmente, a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro.

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

Art. 15.2 – 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. 15.3 – 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 obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regramento disposto no CDA 2025.

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

Art. 15.3.2 – Caso a penalização em tempo não seja devidamente cumprida (artigo 15.3.1 deste regulamento) ou venha a ser aplicada após a janela do procedimento obrigatório, este tempo deverá ser acrescido no tempo final do piloto na referida da prova.



Art. 15.4 – 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.

Art. 15.5 – Eventuais penalizações em etapas anteriores serão comunicadas durante o briefing.

ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

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

Art. 16.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025.

Dos recursos

Art. 16.2 – Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025.

Art. 16.2.1 – Não serão admitidos recursos e/ou apelações contra decisões de penalização quanto as seguintes condutas:

- a) Penalização por manutenção irregular após a sinalização dos três (3) minutos, no grid de largada;
- b) Penalização por infração da equipe durante pit stop, com relação a número de integrantes e a função de cada um;
- c) A perda de posições no grid de largada na próxima etapa, quando da impossibilidade de aplicar punições ao piloto durante o transcorrer da prova;



- d) Desclassificação por não atingir peso mínimo;
 - e) Desclassificação por combustível irregular;
 - f) Penalização por excesso de velocidade no pitlane.
 - g) Penalização de exclusão;
 - h) Penalização de “Drive Through”;
 - i) Penalização de “Stop and Go”;
 - j) Penalização de “Time Penalty”;
 - k) Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos.
- (Art. 160 do CDA).

ARTIGO 17 - DO DOPING

Art. 17 – Conforme previsto CDA 2025.

ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA

Art. 18 – Pilotos, Equipes, Empresa Promotora, bem como todos os envolvidos com a etapa têm obrigação de zelar pela segurança dos competidores e do público em geral.

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

Art. 18.1 – Os pilotos estão proibidos de dirigir seus veículos em direção oposta ao sentido da prova, exceto quando necessário para retirar seu veículo de uma posição perigosa. (Art. 137, item 19 do CDA)

Art. 18.2 – 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. 18.3 – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto. (Art. 40.3 do CDA)



Art. 18.4 – Poderá ser medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do veículo pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do veículo não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

Art. 18.5 – Um piloto que abandone seu veículo, deverá, sempre que possível, deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar (Art. 41, inciso XIII do CDA).

Art. 18.6 – Os reparos no veículo somente podem ser realizados nos boxes ou no Grid de Largada até antes da exibição da sinalização de 5 (cinco) minutos, quando então o veículo deverá ser imediatamente retirado do grid de largada, podendo largar dos boxes (Art. 111, inciso II do CDA). Reparos na Pista são proibidos.

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

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

Art. 18.9 – Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no pit lane, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

Art. 18.10 – Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar em uma penalidade que pode ir até a exclusão do veículo e do piloto na referida prova.

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

Art. 18.12 – Durante todas as atividades de pista com o box aberto, somente 3 (três) integrantes por veículo poderão estar nas tendas de cronometragem e devidamente identificados com braçadeira.



No caso de infração a este artigo, será aplicada penalização de multa de 20 (vinte) UP's e perda da credencial.

Art. 18.13 – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em conjunto com a CBA. As solicitações devem ser encaminhadas por escrito, 15 dias antes da data da etapa. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 18.14 – A qualquer momento da etapa fica proibido:

- a) A utilização de painéis, tapumes, cortinas ou qualquer elemento na frente das garagens de box (face do pit lane) que venham obstruir a livre inspeção visual dos comissários.
- b) Proibida a colocação de quaisquer dispositivos para trancar as portas traseiras de acesso aos boxes. Estas devem ser facilmente acessadas por brigadistas, bombeiros e agentes de segurança.
- c) Colocar capas, coberturas sobre qualquer elemento da carroceria (inclusive a asa) como também sobre elementos mecânicos do veículo. As Capas de veículo só poderão ser utilizadas quando solicitadas pelos comissários técnicos ou após o encerramento das atividades no box (antes da equipe deixar o autódromo).

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

Art. 18.15 – Quanto à funcionalidade do sistema de iluminação dos veículos, as Equipes deverão colocar ênfase no pleno funcionamento, do farol, luz de chuva e luz de freio. Além da vistoria inicial, os veículos serão submetidos a uma nova inspeção no pré acesso ao grid da prova. Uma vez que os veículos foram vistoriados e autorizados a acessarem o grid, qualquer falha subsequente, no sistema de iluminação não poderão ser chamados para o reparo, bem como não acarretará qualquer punição, salvo quando a falha for da luz de chuva.

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



Art.18.16 – Durante todas as operações de reabastecimento ou manuseio de combustível:

- a. O integrante da equipe responsável por este trabalho, deverá usar indumentária que estejam em conformidade com o padrão FIA antichama;
- b. Um assistente equipado com um extintor de incêndio de capacidade adequada e apropriado para combustível, deve estar presente e trajar indumentária que estejam em conformidade com padrão FIA antichama;
- c. Qualquer sistema de bombeamento motorizado usado para transferir combustível deve ser através de um sistema sem trava, que desligue automaticamente se o operador sair.

Art.18.17 – Proibido a entrada de animais no autódromo, exceto aqueles autorizados para uso da equipe de segurança.

ARTIGO 19 - DA POTÊNCIA EXTRA

Art. 19 – A Stock Car Pro Series dispõe de um controle eletrônico do motor que possibilita ao piloto dispor por alguns segundos de potência extra.

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

Parágrafo segundo: Com o propósito de melhorar as oportunidades de ultrapassagens durante as provas, o botão do acionamento da potência extra somente poderá ser acionado após o veículo tocar a faixa quadriculada (linha de abertura e fechamento de volta) na reta principal, após as largadas e relargadas de cada prova.

Art. 19.1 – Os Pilotos que infringirem a regra do parágrafo segundo do artigo 19, e a constatação da infração ocorrer ainda durante a prova, a penalização a ser aplicada será um “Drive Through”. Caso a constatação ocorra somente após a prova ou na impossibilidade da aplicação do “Drive Through” durante a prova, aplicar-se-á como penalidade o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final da prova do piloto infrator.

Art. 19.2 – Na última prova do ano serão vistoriados, imediatamente após ela e antes do pódio, os seguintes veículos nesta ordem:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- I. Dos vencedores da 1ª e da 2ª Provas;
- II. Do Vencedor do campeonato;
- III. Os demais veículos, a critério dos comissários técnicos, serão analisados na sequência.

ARTIGO 20 - DO FAN PUSH

Do objetivo

Art. 20.1 – Esta ação tem como finalidade adicionar Push de Acionamento de Potência Extra aos participantes mais bem votados da etapa em questão. A quantidade será definida no RPP. O Fan Push é somente para prova principal de domingo.

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

Da votação

Art. 20.2 – A votação será iniciada às 8:00 horas do Domingo que antecede a etapa, tendo como base o calendário oficial da Stock Car Pro Series 2025.

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

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

Dos participantes

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

Parágrafo único: Todos os pilotos são elegíveis ao “Fan Push” na primeira e na última etapa. Os seis pilotos mais bem votados para uma dada etapa, ficam bloqueados para a votação na próxima. Os pilotos que venham ter problema de força maior próprio, que os impeçam de participar da etapa que ganhariam o benefício, voltam a participar da votação para a etapa seguinte. Para a última etapa, todos os pilotos com chance matemática ao título de campeão irão receber um único “Fan Push” e não irão participar da votação.



Da apuração

Art. 20.5 – A votação dos pilotos será controlada pelo sistema e auditada por empresa homologada logo após o encerramento do período de votação.

Parágrafo primeiro: Em todas as etapas, os 6 (seis) pilotos mais bem votados serão premiados com o “Fan Push”.

Parágrafo segundo: A empresa homologada será a única responsável, tanto pelo acompanhamento da votação durante o período, quanto pela computação do resultado.

Art. 20.6 – Em caso de empate, o piloto que primeiro atingir a quantidade de votos que gerou o empate será considerado vencedor.

Da premiação

Art. 20.7 – Os “Fan Push” serão carregados antes da largada da prova principal da etapa.

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

Art. 20.9 - Na impossibilidade da utilização do “Fan Push”, por qualquer motivo, os pilotos premiados não poderão utilizá-los em etapas posteriores, mas voltam a participar da votação para a etapa seguinte.

Da divulgação

Art. 20.10 – A comunicação dos vencedores será de responsabilidade da empresa de Auditoria homologada, via relatório assinado pelos responsáveis legais, destinados a um membro da equipe do promotor da etapa e a um Comissário Desportivo, para divulgação e arquivo na Pasta da Prova.

Das considerações finais

Art. 20.11 – Eventuais ocorrências não previstas no artigo 20 serão dirimidas por uma comissão formada por 3 (três) integrantes da empresa promotora e, da decisão desta, não será possível a interposição de recursos e/ou reclamações.



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

ARTIGO 21 – ASA TRASEIRA MÓVEL/ Drag Reduction System (DRS)

Do objetivo

Art. 21 – A Asa Traseira Móvel poderá ser ativada pelo piloto, na Zona de Ativação, a qualquer momento antes do início da prova e, com o único propósito de melhorar as oportunidades de ultrapassagem durante a prova, após o piloto ter completado um mínimo de duas voltas após o início da prova ou após um período de safety car, salvo se o Regulamento Particular da Prova não dispor de forma diferente.

Parágrafo único: Em condições de chuva ou por questões de segurança, o sistema poderá ser desabilitado pelo Diretor de Prova em qualquer momento da etapa.

Art. 21.1 – Durante a prova, o piloto só poderá ativar a Asa Traseira Móvel quando tiver sido notificado pela eletrônica de controle de que ela está habilitada.

Art. 21.2 – Ela só será habilitada eletronicamente, durante a prova, se o piloto estiver a menos de 01 (um) segundo atrás do outro competidor, em qualquer uma das posições pré-determinadas em cada circuito, chamada de Zonas de Detecção.

Parágrafo único: O Regulamento Particular de Prova poderá alterar tempo acima citado para garantir que o propósito declarado da Asa Traseira Móvel seja atendido.

Art. 21.3 – O Regulamento Particular da Prova poderá determinar mais de uma Zona de Ativação da Asa Traseira Móvel que poderá ter apenas uma Zona de Detecção para elas ou uma para cada Zona de Ativação.

Art. 21.4 – Para acionar e manter a Asa Traseira Móvel na posição aberta, o piloto deverá apertar e manter pressionado o respectivo botão de acionamento dentro da Zona de Ativação. O sistema será desabilitado manualmente pelo piloto se parar de pressionar o botão ou, automaticamente pela eletrônica de controle, na primeira vez que o piloto desacelerar e/ou usar os freios após ter ativado o sistema.



ARTIGO 22 - DAS CÂMERAS ON BOARD

Art. 22 – Em todos os veículos participantes é obrigatório manter as câmeras onboard instaladas pela organização. Nenhum outro tipo de câmera interna ou externa será permitida.

Art. 22.1 – Não será permitido, nos planos das câmeras onboards, qualquer tipo de divulgação não definida ou autorizada pela empresa promotora, exceto aos existentes no vestuário do piloto (macacão, capacete, sapatilha ou luvas).

ARTIGO 23 - DAS ETAPAS PROMOCIONAIS E FILMAGENS

Art. 23 – A Empresa Promotora poderá liberar uso dos veículos de competição em ações promocionais e/ou filmagens, mediante solicitação previa, com 15 dias de antecedência da data pretendida para ação, e com anuência da CBA. Veículos utilizados em tais ações deverão utilizar configuração de motor promocional. Quando a solicitação for coincidente com a etapa prevista no calendário, estará sujeito a disponibilidade do autódromo e da programação da etapa.

ARTIGO 24 - DA COLETIVA DE IMPRENSA

Art. 24 – É obrigatória a presença dos três primeiros colocados de cada prova na coletiva de imprensa. O local será determinado no Regulamento Particular da Prova.

ARTIGO 25- LASTRO DE SUCESSO

Art. 25.1 – Ao final de cada etapa, os seis pilotos com as melhores pontuações no campeonato receberão o lastro de sucesso para utilização na etapa seguinte. A distribuição do lastro de sucesso conforme a posição dos pilotos no campeonato, segue na tabela abaixo:



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

Art. 25.2 – Existindo o empate na pontuação entre pilotos, o critério de desempate do campeonato será aplicado conforme previsto no Artigo 5.24.

Art. 25.3 – Os lastros de sucesso não serão contabilizados para o peso mínimo total dos veículos, e as dimensões, especificações, fixação e os posicionamentos deles no veículo, estarão descritos no regulamento técnico e anexos.

Art. 25.4 – Uma vez definido os pilotos que levam o lastro de sucesso em uma determinada etapa, passa ser compulsório a utilização deles em toda a etapa. Os pesos definidos para o lastro de sucesso serão considerados como mínimos.

Art. 25.5 – Não haverá utilização do lastro de sucesso na última etapa do ano.

ARTIGO 26 – “BALANCE OF PERFORMANCE” - BOP

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

Aplicação do BoP ao longo do campeonato seguirá duas premissas:

1. uma premissa matemática, no qual o desempenho de cada Marca, em pontos conquistados, será o balizador para o equilíbrio entre elas. Ao final de cada etapa, a Marca somará as duas melhores pontuações em cada prova, conquistadas entre todos os seus pilotos inscritos. Quando a



diferença entre Marcas for igual ou superior a 75 pontos, o BoP será acionado para aquela que estiver em desvantagem.

Para o entendimento da aplicação do **BoP em níveis**, uma condição hipotética será exemplificada: Ao final da primeira etapa, a Marca “A” apresenta um delta igual ou superior a 75 pontos com relação a Marca “B” no “Ranking de Marcas”. Supondo que a Marca “A” começou o campeonato no **BoP nível 1**, na etapa seguinte constará no Boletim Técnico que ela passa para o **BoP nível 2**. Toda vez que um nível for alterado a pontuação volta ao zero e, na próxima etapa, a contagem se inicia novamente. Dando continuidade ao exemplo: nada acontece se ao final da segunda etapa, a Marca “B” apresenta uma desvantagem de 40 pontos relação Marca “A”. No entanto, se ao finalizar a terceira etapa o delta chega a 80 pontos (40 pontos da 2ª Etapa e mais 40 pontos da 3ª Etapa), ativava-se assim o próximo nível de BoP para a marca em desvantagem.

2. Uma segunda premissa verificará, a cada quatro etapas, a classificação geral do campeonato de pilotos. Caso nenhum veículo de determinada Marca se encontre classificada entre os 10 (dez) primeiros colocados, o BoP será acionado para esta Marca.

ARTIGO 27 – HOMOLOGAÇÃO

Art. 27 - O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**.

Rio de Janeiro, 25 de abril de 2025.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio 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 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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