



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

REGULAMENTO TÉCNICO 2025

ÍNDICE

- Art. 1: PRINCIPIOS GERAIS
- Art. 2: DEFINIÇÕES
- Art. 3: REGULAMENTAÇÕES
- Art. 4: CARROCERIA E COMPONENTES AERODINÂMICOS
- Art. 5: MASSA
- Art. 6: MOTOR
- Art. 7: SISTEMA DE COMBUSTÍVEL
- Art. 8: SISTEMAS DE LUBRIFICAÇÃO E REFRIGERAÇÃO
- Art. 9: SISTEMA ELÉTRICO
- Art. 10: TRANSMISSÃO
- Art. 11: SUSPENSÃO E DIREÇÃO
- Art. 12: SISTEMAS DE FREIO E EMBREAGEM
- Art. 13: RODAS E PNEUS
- Art. 14: HABITÁCULO E CÉLULA DE SOBREVIVÊNCIA
- Art. 15: EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA
- Art. 16: ESTRUTURAS DE SEGURANÇA
- Art. 17: MATERIAIS
- Art. 18: COMBUSTÍVEL
- Art. 19: CLASSIFICAÇÃO DOS COMPONENTES
- Art. 20: COMUNICAÇÃO E DATA
- Art. 21: PISTOLAS PNEUMÁTICAS
- Art. 22: BALANCE OF PERFORMANCE
- Art. 23: PROCEDIMENTOS DE VISTORIA
- Art. 24: TEXTO FINAL
- Art. 25: HOMOLOGAÇÃO



ARTIGO 1: PRINCÍPIOS GERAIS

Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series

1.1.1 O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series (doravante denominado “Campeonato”), de propriedade do Grupo Veloci, será organizado e promovido pela Vicar Promoções Desportivas, com suporte técnico e fornecimento realizado pela AudaceTech, que é o laboratório e local oficial de validação, certificação e emissão de pareceres de questões técnicas, seja na sede, na pista ou em qualquer outro local físico que se encontre.

O Campeonato consistirá em 12 (doze) eventos previstos no calendário de 2025, com disputa de dois títulos principais: um para pilotos e outro para equipes.

Todos os envolvidos no Campeonato, incluindo a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), organizadores, competidores, fabricantes, fornecedores e autódromos, comprometem-se a cumprir e aplicar rigorosamente as normas que regulamentam a competição.

1.1.2 O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series e cada um de seus eventos serão regidos tanto pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA), como pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), em conformidade com os Regulamentos definidos a seguir.

1.2 Quadro Regulatório

1.2.1 Regulamentos Aplicáveis e Alterações

O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series será regido pelos seguintes regulamentos:

- Código Desportivo Internacional (CDI/FIA);
- Código Desportivo do Automobilismo (CDA/CBA);
- Regulamento Técnico Stock Car Pro Series (“Regulamento Técnico”);
- Regulamento Desportivo Stock Car Pro Series (“Regulamento Desportivo”);
- Regulamento Particular da Prova (RPP);
- Boletim Técnico (BT);
- Anexo Técnico.

Alterações nos regulamentos serão implementadas por meio de Adendos, com vigência a partir de 30 (trinta) dias após sua publicação, exceto alterações relacionadas à segurança, que terão vigência imediata a partir da data de publicação.



Equilíbrio de Desempenho (BoP)

Com o objetivo exclusivo de promover o equilíbrio de desempenho entre as marcas participantes, serão permitidas alterações em itens como:

- Massa do veículo;
- Componentes aerodinâmicos, dimensional e coordenadas de posicionamento;
- Geometria de Suspensão, altura do veículo em relação ao solo, limitação da cambagem estática.

Essas alterações, quando necessárias, entrarão em vigor imediatamente após sua divulgação via Boletim Técnico, podendo ser aplicadas inclusive durante um evento específico do Campeonato.

ARTIGO 2: DEFINIÇÕES

As definições não elucidadas neste regulamento serão as constantes do CDA/CBA 2025.

2.1 Stock Car

Veículo de competição com carroceria fechada, desenvolvido exclusivamente pela AudaceTech para utilização unicamente no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series, de propriedade do Grupo Veloci, e em treinos e provas realizadas em circuitos ou percursos fechados, sendo vedada a participação em qualquer outra competição. O veículo é impulsionado por um motor instalado no compartimento dianteiro, com a transmissão localizada no compartimento traseiro, operando com tração traseira constante ao solo.

Sua propulsão e direção são controladas diretamente por um piloto a bordo. O deslocamento ocorre sobre quatro rodas completas, não necessariamente alinhadas, sendo as duas dianteiras responsáveis pela direção e as duas traseiras pela propulsão.

2.2 Carroceria

Todas as partes externas do veículo expostas ao fluxo de ar, exceto os componentes mecânicos do motor, suspensão e sistema de freios, são consideradas parte integrante da carroceria. Qualquer entrada ou saída de ar também será classificada como parte da carroceria.



2.3 Conformidade com os Regulamentos

Os veículos da Stock Car devem cumprir integralmente todos os artigos deste regulamento técnico, bem como estar em conformidade com a Anexo Técnico e com as disposições do boletim técnico, ao longo de toda a duração do evento.

Fica proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e por seus anexos e adendos.

Caso um competidor tenha dúvidas sobre qualquer aspecto deste regulamento técnico, ou sobre algum componente do veículo Stock Car, que não esteja claramente especificado, deverá solicitar esclarecimentos à CBA e ao departamento técnico da AudaceTech, que é a única empresa responsável pelo projeto, construção e distribuição de todos os componentes do veículo.

2.4 Dever do Concorrente

É responsabilidade de cada concorrente garantir que seu veículo Stock Car esteja em conformidade total com este regulamento técnico em todos os momentos da competição, cumprindo as exigências da CBA e dos comissários.

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

O veículo, seus componentes e sistemas deverão demonstrar conformidade com o regulamento por meio de inspeção física. Devido à sua natureza, a conformidade dos sistemas eletrônicos será avaliada por meio de inspeção de hardware, software e dados. Estes procedimentos serão conduzidos por Comissário Técnico da CBA devidamente credenciado para tal atividade.

A AudaceTech fornecerá modelos CAD e gabaritos à Comissão Técnica da CBA para facilitar as vistorias e a verificação da conformidade dos componentes. Tecnologias de digitalização, a exemplo do uso de scanners, poderão ser empregadas para fornecer à CBA a documentação necessária para confrontar os modelos CAD com os componentes físicos do veículo.

Além disso, cada concorrente deve assegurar que todos os membros da sua equipe (sejam funcionários, consultores, contratados, ou qualquer outra pessoa, permanente ou temporária, envolvida diretamente ou indiretamente na participação no Campeonato) estejam plenamente informados sobre as responsabilidades que podem impactar a conformidade do competidor e seu veículo com este regulamento técnico.



Os membros da equipe que, de qualquer forma, forem atuar diretamente no veículo, deverão ter sido previamente certificados pela Audace Tech como habilitados para tanto. A falta desta certificação impossibilita o membro de se credenciar para tal função.

Toda e qualquer peça, estrutura, conjunto ou regulagem do veículo que não se encontrem em conformidade com este regulamento técnico, seus anexos e adendos, e/ou Anexo Técnico, bem como alterações e ajustes, de qualquer ordem, que não foram especificamente permitidas por este regulamento, anexos ou adendos, estarão sujeitas às penalidades que, a critério dos comissários e de acordo com o CDA, podem ir até a exclusão ou a desclassificação do piloto e/ou da equipe, além das eventuais sanções aplicadas pela empresa promotora.

Todos os componentes do veículo que possuam lacres deverão ser preservados pelas equipes. A falta ou rompimento dos lacres sem autorização dos Comissários Técnicos será considerado item em desacordo com o presente regulamento e passível de punição que, a critério dos comissários e de acordo com o CDA, pode ir até a exclusão ou a desclassificação do piloto e/ou da equipe.

2.5. Sistema de Coordenadas

Nos regulamentos, será adotado o sistema de coordenadas cartesianas (X, Y, Z), definido conforme as seguintes direções:

- a. Eixo X: direção longitudinal do veículo, aumentando na direção traseira do veículo.
- b. Eixo Y: direção transversal do veículo, aumentando para o lado direito (do ponto de vista do piloto).
- c. Eixo Z: direção vertical, aumentando para cima.

2.6 Evento

Um evento é constituído pelos treinos oficiais e por uma ou mais provas.

2.7 Cilindrada Unitária

A cilindrada unitária é o volume admitido na câmara de combustão pelo movimento descendente dos pistões durante o ciclo de admissão. Este volume é expresso em centímetros cúbicos (cm³). Para calcular a cilindrada unitária, utiliza-se a fórmula:

$$V = \pi \times r^2 \times h$$



Onde:

- V é o volume do cilindro (cilindrada);
- r é o raio do cilindro (metade do diâmetro do cilindro);
- h é o curso do pistão (distância percorrida pelo pistão entre o ponto morto superior – PMS e o ponto morto inferior - PMI);
- π é a constante aproximadamente igual a 3,1416.

A cilindrada total do motor é determinada mediante o produto entre o volume admitido de um cilindro, multiplicado pelo número total de cilindros presentes no motor.

2.8 Sobrealimentação

A sobrealimentação é um processo termodinâmico aplicado em motores de combustão interna que visa aumentar a quantidade de ar admitido na câmara de combustão no ciclo de admissão, permitindo uma maior eficiência volumétrica e termodinâmica do motor e, conseqüentemente, um aumento na potência gerada. No caso de um motor turbo, a sobrealimentação é realizada por meio de um turbocompressor, que utiliza a energia termo cinética dos gases de escape para acionar uma turbina conectada a um compressor. Esse compressor pressuriza o ar de admissão, aumentando a sua densidade e conseqüentemente a massa de mistura ar/combustível admitida na câmara de combustão no ciclo de admissão.

2.9 Material Compósito

Material compósito é um tipo de material formado pela combinação de dois ou mais constituintes com propriedades físicas ou químicas distintas, que atuam de forma sinérgica para produzir um material com características superiores às dos componentes individuais. Esses materiais são projetados para aproveitar as melhores propriedades de cada componente, como resistência mecânica, leveza, durabilidade ou resistência térmica.

2.10 Telemetria

Telemetria é uma tecnologia que permite a medição, coleta e transmissão remota de dados em tempo real, geralmente de sistemas ou dispositivos localizados em locais de difícil acesso ou em movimento. Essa técnica é amplamente utilizada para monitorar e controlar processos,



equipamentos ou veículos à distância, enviando informações como temperatura, pressão, velocidade, localização e outros parâmetros relevantes para um sistema central de análise.

ARTIGO 3: REGULAMENTAÇÕES

3.1 Papel da CBA

O regulamento técnico para os veículos Stock Car Pro Series é emitido/homologado pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), que é responsável por definir as normas, procedimentos de vistoria e requisitos técnicos que devem ser seguidos pelos veículos e participantes do Campeonato.

3.1.1 Os Regulamentos Particulares de Prova - RPP devem ser previamente submetidos à CBA para análise, aprovação e publicação para a específica etapa do campeonato.

3.2 Modificações permitidas

Todas as modificações nos veículos, que não sejam expressamente autorizadas estão estritamente proibidas. Eventuais alterações, a pedido da Audace Tech e/ou da empresa promotora, aprovadas pela CBA ou, nos eventos, pelos Comissários Técnicos, serão feitas por escrito e devem ser divulgadas oficialmente para todas as equipes em forma de Boletim Técnico. Adicionalmente, uma modificação autorizada não pode, sob nenhuma circunstância, ocasionar, refletir ou resultar em uma alteração que não possua aprovação prévia. As solicitações da AudaceTech para modificações, serão avaliadas e prazo para implementação definidos dentro de tempo hábil para execução pelas equipes, considerando a viabilidade técnica e operacional.

3.3 Conformidade com os regulamentos

Os veículos devem permanecer em total conformidade com os regulamentos estabelecidos durante todo o período do evento, sem exceções.

3.4 Medições

Todas as medições devem ser realizadas com o veículo imobilizado, sobre uma superfície plana e rigorosamente nivelada.



3.5 Direito de modificações

A CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) reserva-se o direito de alterar regulamentações técnicas a qualquer momento, mediante comunicação prévia adequada, assegurando a transparência e a devida atualização das normas estabelecidas.

ARTIGO 4: CARROCERIA E COMPONENTES AERODINÂMICOS

4.1 Dimensões

Todas as dimensões e posições da carroceria devem estar estritamente alinhadas com as especificações técnicas homologadas, garantindo conformidade integral com os padrões estabelecidos.

Os veículos serão obrigatoriamente pesados nas vistorias de pós classificatório e provas e deverão apresentar seu peso mínimo conforme Artigo 5 deste regulamento em qualquer condição de chegada no parque fechado. No caso tenham participado de eventuais toques, batidas ou acidentes, durante os treinos classificatórios e/ou provas, as partes danificadas ou perdidas do veículo não poderão ser reparadas, substituídas ou repostas para os procedimentos de vistoria.

4.2 Portas

Todas as portas devem ser operáveis a partir do exterior, enquanto apenas as portas dianteiras devem permitir abertura a partir do interior, conforme as especificações técnicas estabelecidas.

Os sistemas de abertura originais das portas devem ser integralmente preservados, sem modificações ou substituições, assegurando a funcionalidade conforme especificado pela AudaceTech.

4.3 Para-brisas e janelas

4.3.1 Para-brisas

É obrigatória a utilização de um para-brisas composto por uma única peça de vidro laminado ou de policarbonato, exclusivamente fornecido pela AudaceTech e devidamente especificado no Anexo Técnico do veículo. É obrigatório manter as características externas do sistema limpador de para-brisa (haste e palheta).

4.3.2 Janelas laterais e traseira



As janelas laterais e traseira são fabricadas em material plástico, especificamente policarbonato padronizado, com fornecimento único da AudaceTech, com espessura mínima de 3,0 mm, conforme previsto no Anexo Técnico.

4.4 Carroceria

A carroceria deve preservar integralmente a geometria, o material constitutivo e as características dimensionais e funcionais especificadas no modelo homologado, assegurando plena conformidade com os parâmetros técnicos e normativos definidos no regulamento vigente.

As Carrocerias serão, a critério dos Comissários Técnicos da CBA, inspecionadas através de recursos digitais, como scanners e/ou gabaritos, provisionados pela Audace Tech, determinando assim a autenticidade e a correta montagem das carrocerias.

4.4.1 Todas os componentes aerodinâmicos homologados devem ser rigidamente mantidos em suas posições originais, conforme especificado para cada Marca/Modelo, garantindo estrita conformidade com as diretrizes técnicas estabelecidas no regulamento técnico e na respectiva Anexo Técnico.

4.4.2 Todas as coordenadas de controle da carroceria, incluindo altura, largura e comprimento, de um dado componente da carroceria estão definidas no Anexo Técnico e devem ser rigorosamente seguidas para garantir conformidade com o regulamento técnico.

4.5 Fita Adesiva na Carroceria

O veículo deve iniciar as atividades oficiais (treinos e provas) em perfeitas condições, ou seja, sem nenhum tipo de reparo com fitas adesivas, sob pena de ser proibido de acessar a pista até que a situação seja corrigida. A utilização de fitas adesivas está autorizada apenas e somente para pequenos reparos devido a toques e pequenas batidas durante o andamento das provas. O piloto neste caso poderá ser chamado ao box pelo diretor de prova, se julgado pelos Comissários Desportivos, da necessidade de reparo por razões de segurança (prender ou fixar uma peça se soltando).

4.5.1 Fita Adesiva na Condição de Chuva

Permitida a utilização no fechamento de todas as Nacas, cujo fluxo ar tem como destino a cabine do piloto.

4.5.2 Fita Adesiva no Reparo



Permitida a utilização da fita adesiva com objetivo fundamental de pequenos reparos em qualquer componente da carroceria, porém observando as seguintes restrições:

- a. Não aplicar fita adesiva nas portas dianteiras
- b. Não gerar obstrução nas estradas de ar do Para-choque dianteiro
- c. Não gerar obstrução nas saídas de ar dos Para-Lamas.
- d. Não gerar obstrução nas saídas de ar do Vigia traseiro.
- e. Não gerar obstrução nas saídas de ar do Capô do Motor
- f. Não gerar obstrução nas saídas de ar do Para-choque traseiro

4.5.3 Fica proibido o uso de fitas adesivas que não atendam aos quesitos do item 4.5. Caso os Comissários Técnicos identifiquem uso não permitido de fitas adesivas em locais na carroceria que não representem um reparo real, o piloto estará sujeito a punições.

4.6 Fica expressamente proibido qualquer alteração que venha aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes/junto a superfície da carroceria.

ARTIGO 5: MASSA

5.1 Definições

5.1.1 A Massa do veículo.

A massa total do conjunto é composta pela massa do veículo, incluindo pneus slick, somada à massa do piloto (com todos os equipamentos de segurança obrigatórios) e ao lastro quando aplicável e excluindo o combustível.

5.1.2 A Massa do Piloto

A massa do piloto é definida como o peso total do competidor equipado com todos os seus itens de segurança obrigatórios homologados FIA para a categoria, com prazo de validade vigente, incluindo capacete, balaclava, roupa de baixo, macacão, luvas, meias, sapatilhas e dispositivo HANS.

5.1.3 A Massa Referência do Piloto.

A massa de referência do piloto é estabelecida em 85 kg. Dessa forma, a soma da massa do piloto e do lastro correspondente não poderá, em nenhuma circunstância, ser inferior a esse valor. Caso a massa do piloto seja inferior à referência estabelecida, deverá ser utilizado lastro padronizado



para complementação. Esse lastro deve ser obrigatoriamente fixado na região inferior e dianteira do assento do piloto, conforme as especificações técnicas detalhadas no Anexo Técnico.

5.2. Massa Mínima

A massa mínima do veículo é definida como 1.200 kg, desconsiderando o lastro de sucesso. Em todos os momentos da competição, a massa do veículo, conforme definida no Artigo 5.1.1, não deve ser inferior à Massa Mínima estabelecida. Caso a massa do veículo esteja abaixo do limite especificado, a complementação deverá ser feita exclusivamente por meio da adição de lastro padronizado, o qual deve ser fixado na região abaixo do assento do piloto ou imediatamente à frente, em conformidade com as especificações regulamentares.

5.2.1 A massa mínima do veículo estará sujeito a alterações de acordo com o item 1.2 do presente regulamento (Equilíbrio de Desempenho - BoP). O uso de lastro, se necessário para alcançar a massa mínima nesta situação, deverá obedecer ao exposto no artigo 5.4 do presente regulamento.

5.3 Lastro

O uso de lastro é permitido, desde que sua fixação atenda aos seguintes critérios:

- A remoção do lastro deve exigir o uso de ferramentas.
- O lastro deve permanecer rigidamente fixado à estrutura do veículo, sem qualquer movimento relativo à massa suspensa, garantindo sua estabilidade e segurança em todas as condições de operação.
- A fixação deve assegurar integridade estrutural e conformidade com as normas de segurança, evitando riscos durante toda a competição.

5.3.1 O lastro deve ser fixado no chassi, no assoalho do habitáculo, nas coordenadas especificada pelo projeto, utilizando parafusos de classe 12.9 no mínimo, assegurando a resistência mecânica, a segurança e a integridade da fixação e cujos parâmetros de especificação, posicionamento e geometria estão definidos no Anexo Técnico do veículo.

5.3.2 Deve ser possível fixar lacres de verificação.

5.3.3 Qualquer sistema de lastro móvel é proibido.

5.3.4 O Lastro de Sucesso será posicionado à frente do tanque de combustível, em uma coordenada específica definida no projeto SNG1. As placas de 5 kg são padronizadas e fornecidas



exclusivamente pela AudaceTech. A quantidade, distribuição e as etapas em que sua utilização será obrigatória, estarão definidas no Regulamento Desportivo da competição.

5.4 Adições Durante a Corrida

É expressamente proibida a adição de qualquer substância sólida ou líquida ao veículo durante a prova, assim como a substituição de qualquer componente por outro de maior massa, visando garantir a conformidade com as normas técnicas e a equidade competitiva.

5.5 Balança Oficial

A balança oficial de pesagem será colocada à disposição das equipes no local do evento destinado às vistorias técnicas conduzidas pela Comissão Técnica da CBA.

ARTIGO 6: MOTOR

6.1 Tipo, Posição e Turbocompressor

Motor de combustão interna de ciclo Otto, equipado com sistema de sobrealimentação por turbocompressor, incluindo todos os sistemas periféricos e atuadores eletromecânicos essenciais para sua operação otimizada. O powertrain será integralmente desenvolvido, validado e mantido sob exclusividade pela AudaceTech, com homologação específica para competição na categoria Stock Car.

6.1.1 O motor deve ser instalado estritamente na posição e orientação de coordenadas definidas no Anexo Técnico, garantindo conformidade integral com as especificações técnicas e regulamentares estabelecidas.

6.1.2 O turbocompressor é um conjunto composto por um compressor, cuja função é elevar a pressão do ar no sistema de admissão do motor, e uma turbina acoplada ao sistema de exaustão, que utiliza a energia termocinética dos gases expelidos para acionar o compressor, elevando a eficiência volumétrica do motor.

6.1.3. Fica proibido qualquer sistema, aparelho ou alteração estrutural cujo propósito e/ou efeito seja diminuir artificialmente a temperatura do ar de admissão do motor.

6.2 Fornecimento dos Motores

6.2.1 O fornecimento dos motores será realizado exclusivamente pela empresa credenciada AudaceTech, responsável pela equalização, definição das especificações técnicas aplicáveis a cada



marca/modelo e distribuição para as equipes correspondentes. Toda a manutenção, reparo ou ajuste nos motores estará restrita à AudaceTech, assegurando padronização, conformidade técnica e integridade dos componentes durante a competição.

6.2.2 Os motores são numerados para fins de rastreamento. A Audace Tech é responsável pelo controle de rastreamento dos motores, informando formalmente a Comissão Técnica da CBA previamente a cada etapa do campeonato para qual equipe estão destinados e seus respectivos dados de conformidade técnica.

6.3 Modificações no Motor

Os motores serão lacrados, e qualquer violação do lacre, alteração ou substituição de componentes, sejam internos ou periféricos, será considerada infração grave, sujeita às penalidades previstas no regulamento.

6.4 Controle do Motor

6.4.1 O sistema de gerenciamento eletrônico do motor FT700 (ECU - Engine Control Unit) desenvolvido pela FuelTech, em parceria exclusiva com a AudaceTech, será o único homologado e autorizado para uso. A calibração do firmware e os parâmetros de mapeamento são invioláveis, sendo vetada qualquer modificação no software embarcado. A violação ou tentativa de alteração do software, constitui infração técnica grave, passível de punição que, a critério dos Comissários e de acordo com o CDA, pode ir até a exclusão ou a desclassificação do piloto e/ou da equipe.

6.4.2 A Comissão Técnica da CBA terá acesso permanente ao software, seus parâmetros de configuração e programação e será item de verificação pré atividades de pista e vistorias Técnicas pós classificatório e provas.

6.5 Sistema de Escape

O sistema de escape deve estar em conformidade com a Anexo Técnico do veículo.

O nível de ruído máximo deve respeitar os regulamentos da CBA ou do evento.

6.6 Troca de Motores

Para efetuar a troca de motor, a equipe deverá formalizar a solicitação junto à AudaceTech, que será responsável por processar e comunicar a substituição à CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo)



6.6.1 Serão permitidas até 3 (três) trocas de motor por veículo, solicitadas por escrito pela equipe, durante todo o Campeonato. A Empresa Fornecedora dos motores, em havendo problemas técnicos, poderá optar pela troca, que não será contabilizada quando for constatado que o problema não foi motivado pela Equipe/Piloto.

6.6.2 Na primeira troca de motor, considerando posição adquirida no classificatório, o piloto perderá 3 (três) posições no grid de largada da primeira corrida após a efetiva troca; na segunda troca, perderá 5 (cinco) posições; na terceira troca, largará na última colocação.

6.6.3 A reserva técnica da Audace Tech, durante os eventos, será de no mínimo 8 (oito) motores no total. As eventuais trocas ocorrerão por ordem de solicitação até o limite da reserva técnica de cada modelo.

6.7 O Lubrificante do motor é item padronizado, distribuído pela AudaceTech e a especificação está prevista no Anexo Técnico.

6.8 Fluido Refrigerante

Além da água, o aditivo refrigerante do motor, será fornecido ou indicado pela Audace Tech e a especificação está prevista no Anexo Técnico.

ARTIGO 7: SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

7.1 Tanque de Combustível

O tanque de combustível é homologado em conformidade com as normas FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999, fabricado por fornecedor credenciado pela FIA e projetado com base no desenho desenvolvido pela AudaceTech, garantindo a conformidade com os padrões de segurança e desempenho estabelecidos.

7.1.1 Deve estar dentro do prazo de validade.

7.1.2 O volume máximo do tanque principal deve respeitar a Anexo Técnico.

7.1.3 O tanque não pode receber nenhum tipo de produto ou solução diferente do próprio combustível fornecido pela organização, inclusive no caso de lavagem, que também deverá ser feito somente com o combustível fornecido.



7.2 Instalações e Canalizações

Todas as canalizações de combustível devem ter uma pressão mínima de ruptura de 41 bar a uma temperatura operacional máxima de 135°C.

As linhas de combustível que foram previstas no projeto pela AudaceTech e as efetivamente instaladas, foram posicionadas isoladamente ao habitáculo e devidamente protegidas. Essa configuração impede qualquer acúmulo de combustível dentro do habitáculo em caso de vazamento, garantindo a segurança do piloto e a conformidade com as normas de segurança.

7.3 Procedimento de Abastecimento

O abastecimento de combustível, durante os treinos livres e os treinos classificatórios, é expressamente proibido. Essa regra visa garantir a segurança dos competidores, da equipe técnica, demais profissionais e do próprio público, além de assegurar a igualdade competitiva entre os participantes. O veículo deve ser abastecido apenas antes do início das sessões.

7.3.1 O abastecimento será permitido apenas nos períodos de inatividade, previamente ou após o término de treinos ou provas, quando o parque fechado for liberado. Durante o procedimento, as seguintes condições devem ser rigorosamente observadas:

- O motor deve estar desligado;
- O piloto não pode estar dentro do veículo;
- O abastecimento deve ser realizado exclusivamente por meio do sistema de válvula homologada, garantindo a segurança e a conformidade com as normas técnicas.

Qualquer desvio dessas condições será analisado e, a critério dos Comissários, poderá ser punido nos termos do CDA.

7.3.2 O abastecimento de combustível do veículo durante o procedimento de corrida é estritamente proibido, exceto quando expressamente autorizado e detalhado no Regulamento Particular da Prova (RPP). Quando permitido, o procedimento de abastecimento deverá seguir rigorosamente as seguintes diretrizes:

- Protocolos de segurança;
- Procedimentos operacionais padronizados para abastecimento;
- Utilização de equipamentos homologados para abastecimento rápido;
- Conformidade com as normas técnicas de segurança;

A infração deste artigo resultará em desclassificação imediata do piloto.



ARTIGO 8: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO E REFRIGERAÇÃO

8.1 Reservatórios de Lubrificante

Todos os reservatórios de lubrificantes devem estar localizados na estrutura principal do veículo.

8.1.1 O reservatório de lubrificante, inclui um respiro aberto, no qual deve descarregar em um tanque recuperador.

8.2 Recuperador de Lubrificante

O recuperador de lubrificante deve permanecer com mesma geometria, volume e coordenada de localização originais, como fornecidos pela AudaceTech, sem modificações ou alterações.

8.3 Linhas de lubrificante

Trata-se de um componente padronizado, cuja integridade e configuração original não podem sofrer qualquer tipo de alteração, garantindo dimensionais, conformidade com as especificações técnicas e normas de segurança estabelecidas.

ARTIGO 9: SISTEMA ELÉTRICO

9.1 Bateria

A bateria deve ser firmemente fixada, utilizando-se suportes e fixações adequados, fornecidos pela AudaceTech, de modo a evitar deslocamentos, curtos-circuitos ou vazamentos, garantindo a segurança operacional. Todos os detalhes relativos às dimensões, posicionamento e especificações da bateria estarão devidamente descritos no Anexo Técnico do veículo.

9.2 Sistema de Partida

Um motor de partida deve estar presente e operacional, conforme especificado no projeto e detalhado no Anexo Técnico, mantendo-se em plena condição de funcionamento durante todo o evento.

9.2.1 O piloto deve ser capaz de operar o motor de partida quando sentado normalmente.



9.3 Sistema de Iluminação

O sistema de iluminação do veículo, incluindo todos seus componentes elétricos e eletrônicos, deve manter plena funcionalidade e operacionalidade durante todas as etapas do evento.

9.3.1 O sistema de iluminação exterior deve incluir, no mínimo:

- Duas faixas de led dianteiros
- Duas luzes de freio
- Duas luzes de chuva traseira (Lanterna)
- Duas luzes de chuva end plate (asa)

9.3.2 O funcionamento intermitente ou a falha em qualquer componente do sistema de iluminação referente às luzes de chuva durante o evento resultará em notificação técnica, exigindo reparo imediato sob pena de exclusão por condição insegura de operação, inclusive em treino e/ou prova. Entre os dois sistemas de luzes de chuva (lanterna e asa), pelo menos um deles deverá permanecer operacional em todos os momentos.

9.4 Chicote Elétrico

O chicote elétrico é um componente padronizado e homologado, fornecido exclusivamente pela AudaceTech, e não poderá sofrer qualquer tipo de modificação.

9.4.1 O chicote será entregue lacrado, e qualquer necessidade de reparo ou manutenção deverá ser solicitada diretamente à AudaceTech, sendo vedada qualquer intervenção por parte das equipes.

9.4.2 A violação do lacre ou qualquer modificação não autorizada será considerada uma infração grave, passível de penalizações conforme o regulamento técnico e desportivo da competição.

ARTIGO 10: TRANSMISSÃO

10.1 Sistema de Transmissão

Todas as peças e parâmetros da transmissão devem estar integralmente em conformidade com a Anexo Técnico. Quando solicitado pela Comissão Técnica da CBA, será realizada uma inspeção técnica para a verificação física das engrenagens de marcha, do diferencial, da orientação das rampas, cardan e de demais componentes do sistema de transmissão com acompanhamento de um Comissário Técnico. A AudaceTech será responsável por emitir um relatório técnico detalhado com os resultados da inspeção.



10.1.1 A tração será exclusivamente aplicada nas duas rodas traseiras, conforme especificado no projeto e Anexo Técnico do veículo.

10.2 Câmbio

O câmbio é fabricado pela Xtrac, desenvolvido exclusivamente para a AudaceTech, com componentes específicos otimizados para o projeto SNG1. A manutenção do câmbio será de responsabilidade de cada equipe, porém, será supervisionado e instruído pela própria AudaceTech, que fornecerá os componentes padronizados necessários. Qualquer intervenção de manutenção realizada sem a autorização e acompanhamento técnico da AudaceTech será analisado e, a critério dos Comissários, poderá ser punido nos termos do CDA.

10.2.1 São permitidas apenas as relações de marcha homologadas.

10.2.2 Os sistemas de controle e gerenciamento da caixa de câmbio devem estar em conformidade com a homologação.

10.2.3 Lubrificante do câmbio é item padronizado, distribuído pela AudaceTech e especificação prevista no Anexo Técnico.

10.2.4 Câmbios serão lacrados pela AudaceTech.

10.3 Embreagem

A embreagem é um componente padronizado desenvolvido especificamente para o projeto SNG1. Todas as intervenções de manutenção devem ser realizadas exclusivamente com componentes originais, fornecidos pela AudaceTech, a fim de garantir a conformidade técnica e o desempenho do sistema. A configuração da embreagem deve ser mantida conforme especificado no Anexo Técnico, preservando o número exato de discos e espaçadores definidos no projeto. Alterações ou substituições que descumpram essas especificações podem comprometer a integridade do sistema e resultar em penalizações.

10.3.1 Apenas o conjunto de embreagem homologado pode ser usado.

10.3.2 O sistema de acionamento da embreagem deve permanecer como homologado.

10.4 Diferencial

Somente o diferencial homologado será permitido para utilização sem qualquer possibilidade de substituição ou modificação. O diferencial possui uma única especificação de rampa, que deve



ser mantida sem alterações. Qualquer modificação fora dessas especificações será considerada não conforme e poderá comprometer a integridade do sistema.

10.4.1 Qualquer diferencial com controle eletrônico é proibido, exceto se homologado no modelo original.

ARTIGO 11: SUSPENSÃO E DIREÇÃO

11.1 Altura do Veículo ao Solo

A verificação da altura do veículo em relação ao solo deve ser realizada em uma superfície plana e nivelada, com o piloto devidamente posicionado em seu assento, assegurando a conformidade com as especificações de altura definidas no Anexo Técnico. Caso o piloto não esteja disponível, um lastro de peso equivalente à massa do piloto deve ser posicionado no banco do condutor, garantindo que a medição reflita as condições reais de operação. Veículo deverá estar equipado com pneus slick com calibragem mínima de 25psi.

11.2 Suspensão

Todos os componentes da suspensão foram projetados e desenvolvidos exclusivamente pela AudaceTech, devendo estar estritamente em conformidade com as especificações técnicas descritas no Anexo Técnico. Toda intervenção de manutenção ou reparo deve ser realizada exclusivamente com os componentes homologados, cujos dimensionais e tolerâncias são controlados e validados. Qualquer modificação, seja de natureza dimensional, estrutural ou funcional, que não esteja prevista na documentação homologada será considerada uma infração grave.

11.2.1 A Marca/Modelo/Especificação e o princípio de funcionamento das molas e amortecedores devem permanecer como homologados.

11.2.2 As barras estabilizadoras podem ser desconectadas, mas não removidas. É permitido remover a barra de ligação (link) entre os braços da barra estabilizadora e o rocker, desde que não haja a remoção completa da barra estabilizadora em si.

11.3 Amortecedores

Os amortecedores serão componentes padronizados e serão entregues lacrados, não sendo permitida qualquer modificação e intervenção não autorizada. A violação do lacre ou qualquer alteração nos amortecedores será considerada infração grave.



11.3.1 Poderão ter seus ajustes externos regulados, desde que estes atuem exclusivamente na modulação das forças de compressão e expansão.

11.3.2 O reservatório de ar comprimido do amortecedor poderá ter sua pressão ajustada, respeitando o limite máximo de 250 psi.

11.3.3 Toda e qualquer manutenção será realizada exclusivamente pela AudaceTech, mediante prévio agendamento.

11.4 Molas

Todos os demais dimensionais das molas estão detalhados no Anexo Técnico e devem ser rigorosamente seguidos, sendo proibida qualquer modificação nas dimensões originais.

11.5 Direção

O sistema de direção deve permanecer como homologado.

11.5.1 A coluna de direção deve incorporar o dispositivo de absorção de impacto homologado, garantindo a segurança do piloto em caso de colisões ou impactos durante a competição.

11.6 Assistência de Direção

O sistema de assistência de direção será mecânico hidráulico homologado.

ARTIGO 12: SISTEMAS DE FREIO E EMBREAGEM

12.1 Circuitos Hidráulicos e Reservatório

Os reservatórios de fluido de freio estarão fixados no habitáculo.

12.2 Sistema de Freios

O sistema de freios foi projetado com dois circuitos hidráulicos separados e independentes, operados por um único pedal, assegurando redundância e confiabilidade no funcionamento do sistema de frenagem durante a competição. Essa configuração garante que, em caso de falha em um dos circuitos, o outro permaneça operacional.

12.2.1 Em caso de vazamento em qualquer ponto do sistema, o pedal deve ainda controlar pelo menos duas rodas.



12.3 Discos e Pastilhas de Freio

Os discos de freio são componentes padronizados e homologados, devendo ser utilizados conforme as especificações técnicas estabelecidas. É permitido realizar o balanceamento dos discos, contudo, a remoção de material deve ser restrita às áreas adjacentes ao diâmetro máximo, sem comprometer a integridade estrutural ou o desempenho do componente. É expressamente proibido realizar furos ou qualquer tipo de modificação nas superfícies de fricção, uma vez que tais alterações podem comprometer a segurança operacional.

12.3.1 As pastilhas de freio são itens padronizados, onde a utilização deve seguir as especificações técnicas estabelecidas no regulamento e no Anexo Técnico. É expressamente proibido realizar qualquer tipo de retrabalho, como modificações dimensionais, alterações no material ou tratamentos superficiais.

12.4 Pinças de Freio

Somente as pinças de freio homologadas deverão ser utilizadas, garantindo que todos os componentes do sistema de frenagem atendam aos padrões técnicos e de segurança estabelecidos no regulamento.

12.5 Resfriamento dos Freios

12.5.1 Os dutos de ar destinados ao resfriamento dos freios são padronizados e homologados, devendo ser utilizados conforme as especificações técnicas estabelecidas para garantir a eficiência e a segurança do sistema de frenagem.

12.6 Sistema Anti-bloqueio

Os sistemas anti-bloqueio de freios (ABS) são proibidos, não podendo ser utilizados nos veículos participantes, garantindo que os freios operem exclusivamente de forma manual, conforme as normas estabelecidas para a competição.

12.7 Pedaleira

O componente é padronizado e homologado, sendo estritamente proibida qualquer modificação em sua configuração original.



12.7.1 Os cilindros de freio e embreagem possuem dimensionais controlados, conforme especificado no Anexo Técnico, sendo proibidas quaisquer alterações em suas características originais.

12.8 Embreagem

A embreagem será fornecida exclusivamente pela AudaceTech, é um componente padronizado. Proibido o uso de qualquer outro componente ou a realização de modificações no componente original.

12.9 Motor de Passo – Distribuição do Balanço de Freio

O motor de passo é responsável pelo ajuste da distribuição do sistema de freio. Este componente é padronizado e homologado, sendo expressamente proibida sua substituição por modelos alternativos ou a realização de modificações em sua configuração original.

ARTIGO 13: RODAS E PNEUS

13.1 Rodas

A roda homologada é fabricada pela Mangels e distribuída exclusivamente pela AudaceTech. É proibido qualquer tipo de retrabalho ou modificação estrutural. No entanto, é permitida a pintura da roda em outra cor

13.1.1 Cada roda deverá ter um peso de 12,70 kg, com uma tolerância de $\pm 0,350$ kg. O peso deve ser mantido dentro desse intervalo, sendo proibida qualquer modificação que altere a massa original da roda homologada.

13.1.2 Todos os demais dimensionais da roda estão especificados no Anexo Técnico e devem ser rigorosamente seguidos, sem qualquer alteração.

13.2 Visibilidade das Rodas

A roda completa, localizada acima da linha central do eixo, deve estar integralmente coberta pela carroceria quando observada na direção vertical. Essa exigência visa garantir a conformidade com as normas de segurança e aerodinâmica, além de assegurar a proteção adequada dos componentes mecânicos e a integridade estrutural do veículo. A inspeção deve ser realizada, considerando a posição estática do veículo em uma superfície plana e nivelada. Qualquer desvio dessa especificação será considerado uma não conformidade técnica, sujeita a penalidades.



13.3 Fixação das Rodas

A roda deve ser fixada por meio de uma porca central, componente padronizado e homologado, que deve ser utilizado estritamente conforme as especificações técnicas estabelecidas. É expressamente proibido realizar qualquer tipo de alteração na porca de roda, seja em seu dimensional, geometria, material ou tratamento superficial, de modo a preservar suas características originais e garantir a segurança e a integridade do componente. Qualquer modificação não autorizada será analisada e, a critério dos Comissários, poderá ser punido nos termos do CDA.

13.4 Válvulas de Alívio de Pressão (Tire Pressure Relief Valves)

O uso de válvulas de alívio de pressão nas rodas é estritamente proibido. Essa restrição tem como objetivo garantir a conformidade com os requisitos de segurança e desempenho, estabelecidos no regulamento técnico. São permitidas apenas válvulas para ajuste de pressão (redução ou aumento) que exijam intervenção humana direta, sendo que o veículo deve estar obrigatoriamente em condição estacionária durante o procedimento. Qualquer utilização de dispositivos automáticos ou não autorizados serão analisados e, a critério dos Comissários, poderá ser punido nos termos do CDA.

13.5 Pneus

Os pneus serão considerados componentes padronizados, fornecidos e distribuídos exclusivamente pela Audace Tech, garantindo a uniformidade e a equidade competitiva entre todos os participantes. A utilização de pneus não fornecidos pela Audace Tech acarretará a exclusão/desclassificação do piloto e/ou da equipe.

13.5.1 É expressamente proibida qualquer modificação nos pneus, seja ela de qualquer natureza, incluindo alterações em sua estrutura, composição, banda de rodagem, sulcos ou qualquer outro aspecto de sua construção original. Não são permitidas intervenções como cortes, recapes, aplicação de produtos químicos, e/ou processos térmicos ou qualquer outro método que modifique as características de consistência, dureza, viscoelasticidade, aderência, desgaste ou desempenho dos pneus.

13.5.1 É proibido qualquer método, processo ou equipamento, de forma direta ou indireta, que resulte no aquecimento ou pré-aquecimento artificial dos pneus em qualquer momento durante o evento.



13.6 Pneus – Modelos e Dimensões

Pneus da marca Hankook

Dimensional do Pneu Slick 300/680R18 – F200

Dimensional do Pneu de Chuva, Wet 300/680R18 – ZZ07

13.6.1 A quantidade de pneus da especificação de chuva é livre, não havendo restrição quanto ao número de unidades que podem ser utilizadas durante um evento. Todos os pneus de chuva usados ou não, deverão ser devolvidos à Audace Tech ao final do Evento.

13.6.2 A quantidade de pneus slick, sejam novos ou usados, permitidos para um evento, estará restrito ao exposto no presente regulamento, salvo se definido de outra forma no Regulamento Particular da Prova.

13.7 Pneus nas Etapas

13.7.1 Para o primeiro evento do ano, cada veículo poderá/deverá adquirir até 16 (dezesesseis) pneus novos e não poderá utilizar pneus usados dos outros anos. Nos demais eventos do ano, cada veículo poderá/deverá adquirir até 8 (oito) pneus novos

13.7.2 Ao final de cada evento, o piloto e/ou a equipe irão separar, dos pneus que estavam em parque fechado neste evento, 4 (quatro) que serão devolvidos à Audace Tech para, juntamente com os outros 8 (oito) pneus novos que serão adquiridos e lacrados no próximo evento, serem usados obrigatoriamente no respectivo treino classificatório e nas duas provas.

13.7.3 Para facilitar a logística dos pneus as equipes deverão ter um carrinho, com capacidade para no mínimo 12 (onze) pneus, com identificação da equipe e do número do carro a qual os pneus pertence.

13.7.4 A regra estipulada no item acima (13.7.2) será utilizada nos eventos seguintes até o final do campeonato.

13.8 Para pilotos novatos (Rookie) e pilotos convidados pela empresa promotora, será disponibilizada a opção de comprar 4 (quatro) pneus novos, adicionais ao número estabelecido para o evento. Esses pneus devem ser utilizados exclusivamente para os treinos específicos, destinados a estes pilotos, e não poderão ser utilizados para as demais atividades oficiais dos eventos.



13.9 Montagem e controle dos Pneus

Todos os pneus novos serão sorteados para cada equipe e ficarão sob a guarda da CBA. Os pneus novos deverão ser montados nas respectivas rodas de cada equipe, na quinta e/ou na sexta-feira do evento, sob supervisão da CBA e com o acompanhamento de um responsável pela equipe que irá proceder, no local da montagem, a calibragem prévia com 30 psi.

13.9.1 Todos os pneus serão lacrados, no caso de novos, e conferidos os lacres, no caso de usados.

13.9.2 Apenas os pneus que serão usados no treino classificatório e nas provas deverão ficar em parque fechado. Serão credenciados dois integrantes por equipe para, sob autorização dos Comissários Técnicos, entrar no parque fechado para devolver e retirar os seus pneus. Qualquer tipo de violação do parque fechado de pneus penalizará, todos os veículos da equipe, em cinco posições no grid de largada da próxima prova do campeonato.

13.9.3 As equipes poderão retirar seus pneus no intervalo compreendido entre 60 (sessenta) e 30 (trinta) minutos antes das atividades oficiais (treino e/ou provas), podendo este intervalo ser alterado pelo Regulamento Particular de Prova (RPP).

No box, os pneus deverão permanecer no carrinho (item 13.7.3), em local pré-definido pela organização, sendo retirados do carrinho apenas para serem colocados no carro ou separados para o pit stop obrigatório das provas.

13.9.4 De posse dos pneus, a equipe só poderá realizar o ajuste de pressão para o INÍCIO das atividades, retirando o ar utilizando um manômetro. Não será permitido a adição de ar ou qualquer outro fluido ao pneu no box da equipe. Caso, por qualquer motivo, for necessário reposição de ar em um determinado pneu, este deverá ser feito no box de montagem e sob a supervisão da CBA.

13.9.5 Os pneus deverão ser montados nos carros imediatamente após calibragem e, no caso dos treinos classificatórios, os carros deverão ser posicionados de frente para pista, no lado de fora do respectivo box, à 45 graus, ATÉ 10 (dez) minutos antes da abertura do box para o Q1.

13.9.6 Ao final da atividade oficial ou após a liberação do parque fechado final de prova, os pneus indicados no item 13.10.2 deverão ser imediatamente levados ao parque fechado de pneus, podendo a equipe, antes da devolução, proceder a raspagem de sujeira dos pneus no local definido pela organização de evento por no máximo 30 (trinta) minutos.



13.9.7 Qualquer outra atividade relacionada aos pneus e não contemplada neste regulamento deverá ser solicitada pela equipe ao Comissário Técnico e autorizada por ele.

ARTIGO 14: CHASSIS, HABITÁCULO E CÉLULA DE SOBREVIVÊNCIA

14.1 Chassis

O chassis, constituído por uma estrutura tubular, foi projetado pela AudaceTech e é fabricado com materiais controlados, garantindo padronização e conformidade com a homologação. Cada chassi possui uma identificação única de fabricação e um número de série, assegurando rastreabilidade e controle técnico.

14.1.2 Este componente não poderá sofrer qualquer modificação ou alteração, devendo ser utilizado exclusivamente conforme as especificações técnicas estabelecidas pela AudaceTech e conforme a Anexo Técnico do veículo.

14.1.3 Qualquer necessidade de reparo ou manutenção na estrutura tubular do chassis deverá ser submetida à AudaceTech, que avaliará o componente e emitirá um laudo técnico sobre a reparabilidade do mesmo. Caso o laudo seja positivo, o serviço de reparo será realizado pela AudaceTech.

14.2 Equipamento no Habitáculo

14.2.1 Os únicos itens previstos no habitáculo são:

- Cinto de Segurança
- Banco
- ECU
- Lastros (Sucesso e Peso Mínimo)
- 2 Macacos pneumáticos, mangueiras e conexões
- Equipamento de ventilação do piloto
- Equipamento de hidratação do piloto
- Radio
- Sistema de Hidratação do Piloto
- Eixo Cardan (Incluso mancal central)
- Linha de Freio, Embreagem
- Pedaleira



- Motor de Passo – Regulagem do Balanço de Freio
- Tanque de Combustível
- Extintor de Incêndio
- Caixa Equipamentos 5G (incluindo câmeras, antena, telemetria)
- Volante
- Coluna de Direção (Parcial)
- Reservatório de Fluido de Freio/Embreagem
- Plug Receptor da Bateria Auxiliar
- Painéis de Material Compósito (fechamento interno e piso)
- Mangueira do sistema de refrigeração do Piloto

14.3 Saída do Habitáculo

O habitáculo foi projetado para garantir que o piloto possa sair da sua posição normal de direção por ambos os lados nos tempos limites estabelecidos pela FIA para veículos fechados. Essa configuração garante a evacuação rápida e segura em emergências, atendendo aos requisitos de segurança e proteção do piloto.

14.4 Teste de Evacuação

14.4.1 Para o teste de evacuação, o piloto deve estar equipado com todo o seu conjunto padrão de corrida, incluindo capacete, macacão, luvas e sapatilhas, simulando as condições reais de competição. Durante o teste, os cintos de segurança devem estar devidamente ajustados, o volante deve estar posicionado na sua configuração normal de direção e as portas do veículo devem permanecer fechadas até o início do procedimento. Essas condições são essenciais para garantir que o teste reflita com precisão a capacidade de evacuação em situações reais de emergência, assegurando a conformidade com os requisitos de segurança. Recomenda-se realizar o teste em ambiente controlado e verificar regularmente a funcionalidade dos mecanismos de abertura das portas e a ausência de obstáculos que possam comprometer o tempo de evacuação.

14.4.2 A Comissão Técnica da CBA, é responsável por definir onde e em que momento será conduzido o Teste de Evacuação e quais equipes serão escaladas a participar através de um comunicado oficial da Comissão Desportiva. A Comissão Técnica da CBA, a Equipe Médica e o Chefe da Equipe de Resgate presentes no evento conduzirão o Teste de Evacuação e avaliarão as



medições realizadas, identificando eventuais necessidades de correções. Poderá ser solicitado ao piloto realizar mais de uma tentativa se a Comissão Técnica entender esta necessidade.

14.4.3 No procedimento de Teste de Evacuação, o piloto, sentado em sua posição normal de direção, conforme descrito no item 14.4.1, deve ser capaz de sair do cockpit em 7 segundos pela porta do piloto e em 9 segundos pela porta do passageiro.

14.4.4 É altamente recomendável que, periodicamente, as equipes conduzam treinamento específico de evacuação do veículo com seus pilotos.

14.5 Proteção Contra Incêndio

O habitáculo será protegido contra incêndio por meio de painéis resistentes ao fogo, fabricados em materiais compósitos com resina retardante a incêndio. Estes painéis que atuam como barreiras térmicas e físicas isolam o compartimento do piloto das áreas críticas, como motor e câmbio, prevenindo a propagação de chamas e gases para o interior do habitáculo, garantindo a segurança do piloto em caso de incêndio. A instalação e a especificação desses painéis fornecidos pela AudaceTech, devem seguir rigorosamente as normas técnicas e de homologação. Recomenda-se verificar com frequência a integridade e a correta fixação dos painéis e a sua estanqueidade entre compartimentos.

O sistema de armazenamento de combustível utiliza um reservatório principal do tipo bolsa flexível, homologado pela FIA, alojado dentro de uma estrutura rígida de material compósito reforçado com fibras de carbono e Kevlar®. Essa configuração proporciona alta resistência mecânica com a capacidade de deformação controlada da bolsa, maximizando a segurança do conjunto e reduzindo o risco de rupturas, penetração de objetos e vazamentos em caso de impacto.

Todas as linhas de combustível, seguem através de dutos que garante o isolamento completo do habitáculo. Além disso, a conexão da linha de combustível com o motor temos uma interface com válvula de desengate rápido, projetada para interromper o fluxo de combustível em caso de um acidente severo. Esse sistema impede vazamentos caso o motor sofra um deslocamento em relação à parede corta-fogo, reforçando ainda mais a segurança do conjunto.

ARTIGO 15: EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

15.1 Extintores

Todos os veículos SNG1 desenvolvidos pela AudaceTech são equipados com um sistema padronizado de extinção de incêndio, que atende ao padrão FIA 8865-2015.



15.2 Cintos de Segurança

O uso de cintos de acordo com o padrão FIA 8853-2016 é obrigatório com prazo de validade vigente. Todos os componentes do cinto devem ter o mesmo número de homologação, sendo partes do mesmo conjunto.

Os cintos de segurança fornecidos pela AudaceTech no SNG1 são configurados com duas faixas superiores (ombros), duas faixas abdominais e duas faixas entre as pernas, formando um sistema de retenção de 6 pontos. Essa configuração é essencial para garantir a fixação segura e eficiente do piloto ao assento, minimizando movimentos excessivos em caso de impacto ou colisão. Todas as faixas devem estar devidamente ajustadas e fixadas aos pontos de ancoragem homologados, assegurando a distribuição adequada das forças e a proteção do piloto. Recomenda-se verificar regularmente o estado dos cintos, incluindo o tecido da cinta, suas fixações e mecanismos de travamento, para garantir a conformidade com as normas de segurança.

15.3 Retrovisores

O veículo deve ser equipado com dois retrovisores externos, sendo um instalado em cada lado (lado do piloto e lado do passageiro). Esses retrovisores devem ser posicionados de forma a proporcionar ao piloto uma visibilidade clara e ampla das áreas laterais e traseiras do veículo, garantindo a segurança. É mandatório que os retrovisores permaneçam operacionais durante todo o evento, exceto quando danificado em toque, batidas e acidentes durante os treinos e/ou provas. O design, a fixação e o posicionamento dos retrovisores devem seguir rigorosamente as especificações técnicas prevista na homologação. É expressamente proibido realizar qualquer alteração na geometria, dimensões ou características originais dos retrovisores.

15.3.1 É expressamente proibido realizar qualquer alteração na lente refletiva dos retrovisores, incluindo modificações em sua geometria, tratamento superficial ou propriedades ópticas. Também é proibida a adição de lentes adicionais sobrepostas à lente original fornecida no veículo. Essas restrições visam garantir a conformidade com as especificações técnicas e de homologação.

15.4 Banco e Suportes

O banco fornecido pela AudaceTech é homologado pela FIA de acordo com o padrão FIA 8862-2009 e deve ser utilizado sem qualquer modificação. Qualquer alteração em sua geometria, estrutura ou sistema de fixação é terminantemente proibida. Essa exigência garante que o assento



atenda aos rigorosos padrões de segurança e desempenho, assegurando a proteção do piloto em condições de competição.

15.4.1 Os suportes do banco fornecidos, são homologados pelo fabricante do veículo, garantindo que atendam aos padrões de segurança, resistência e compatibilidade com o projeto original.

ARTIGO 16: ESTRUTURAS DE SEGURANÇA

16.1 Estrutura de Segurança

Uma estrutura de proteção, em estrita conformidade com as especificações do Art. 253 do Anexo J, faz parte do SNG1. Essa estrutura é projetada para garantir a integridade do habitáculo em caso de colisão ou capotamento, proporcionando proteção máxima ao piloto. A mesma foi construída com materiais e dimensões homologados, seguindo os critérios de resistência e geometria definidos pelas normas. É proibido realizar qualquer modificação na estrutura.

16.1.1 Com o piloto posicionado no assento em sua posição de trabalho, os tubos do chassi da estrutura de proteção que estiverem próximos ao capacete do piloto, devem ser revestidos com espuma homologada padrão FIA 8857-2001 Tipo A. Essa espuma é projetada para absorver impactos e reduzir riscos de lesões em caso de colisão ou movimentos bruscos. A aplicação da espuma deve ser feita de forma que cubra completamente a área de contato, garantindo a segurança do piloto. É proibido o uso de materiais não homologados.

16.2 Tanque de Combustível e Proteção

O tanque de combustível está integralmente contido em uma estrutura à prova de colisão, projetada para resistir a impactos e prevenir vazamentos em situações de acidente. Essa estrutura foi construída com materiais e especificações técnicas que garantam a proteção máxima do tanque, assegurando a segurança do piloto e a integridade do veículo. O design e a instalação da estrutura devem seguir rigorosamente as normas de homologação e segurança estabelecidas. É proibido realizar qualquer modificação que comprometa a resistência ou a funcionalidade da estrutura. Qualquer alteração interna ou externa neste componente será analisada e, a critério dos Comissários, poderá ser punido nos termos do CDA.

16.3 Proteção Contra Fogo

Na estrutura tubular do veículo, haverá a presença de paredes à prova de fogo, instaladas para separar o habitáculo dos compartimentos do motor e do câmbio. Essas paredes são projetadas



para resistir a altas temperaturas e prevenir a propagação de chamas ou gases quentes em caso de incêndio, garantindo a segurança do piloto e a integridade do habitáculo. O material, o dimensional e a instalação dessas paredes são padronizadas seguindo as especificações técnicas da AudaceTech e presentes no Anexo Técnico do SNG1. É proibido realizar qualquer tipo de modificação nas paredes corta fogo que não sejam aquelas já previstas pelo fabricante.

16.3.1 Todos os orifícios e fendas entre a estrutura tubular e as paredes corta fogo devem ser devidamente selados como previsto pela AudaceTech na montagem do veículo. É proibido deixar aberturas não seladas ou utilizar materiais inadequados, sob risco de comprometer a eficácia da proteção.

16.4 Proteção Lateral (Absorvedor de Impacto)

Painéis de proteção lateral (absorvedores de impacto) produzidos unicamente pela AudaceTech, devem estar presentes no veículo em todos os momentos do evento, garantindo a segurança estrutural e a proteção do piloto em caso de colisões laterais. Em caso de danos nas proteções causados por acidentes, os painéis afetados devem ser imediatamente substituídos por unidades homologadas e em perfeitas condições, assegurando a manutenção dos níveis de segurança exigidos. É proibido operar o veículo com painéis danificados ou ausentes

O material e a espessura devem estar em conformidade com a homologação.

16.5 Proteção Frontal e Traseira (Absorvedor de Impacto)

A estrutura metálica estará instalada na parte frontal e traseira do chassi, sendo composta por itens de segurança com o objetivo de atenuar os impactos provenientes de acidentes.

Esses componentes não deverão sofrer qualquer tipo de modificação, garantindo a integridade estrutural e a eficácia na proteção do piloto, conforme as normas de segurança e homologação estabelecidas.

ARTIGO 17: MATERIAIS

17.1 Conformidade dos Materiais Aplicados

Todos os competidores devem garantir que seus veículos estejam equipados exclusivamente com componentes fornecidos pela AudaceTech que atendam às especificações de materiais previstas no Anexo Técnico. Essa conformidade é fundamental para assegurar uma competição



equitativa, onde todos os participantes operem sob as mesmas condições técnicas e regulamentares. É proibido utilizar peças com materiais que não estejam em conformidade com as normas estabelecidas, sob risco de penalidades técnicas. Recomenda-se verificar regularmente a compatibilidade dos componentes com a Anexo Técnico e, em caso de dúvidas, consultar o Comissão Técnica da CBA para esclarecimentos. A observância rigorosa dessas diretrizes garante a integridade e a justiça da competição.

Os Comissários Técnicos podem verificar a elegibilidade dos componentes ou ainda solicitar que o próprio fabricante ou fornecedor o faça.

Os pilotos ou equipes encontradas utilizando peças diferentes das especificadas através do presente Regulamento Técnico, anexos e adendos, bem com Anexo Técnico, serão penalizados de acordo com o CDA/CBA pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 18: COMBUSTÍVEL

18.1 Especificação do Combustível

O combustível utilizado, deve estar estritamente em conformidade com as especificações do fornecedor oficial, sendo um item padronizado para todos os competidores. Essa padronização garante a igualdade de condições técnicas. É proibido utilizar combustíveis alternativos, aditivos não autorizados ou qualquer substância, química ou não, que altere as propriedades originais do combustível fornecido.

18.1.1 O uso de qualquer aditivo ou qualquer substância que altere as propriedades originais do combustível fornecido está proibido.

18.1.2 O combustível a ser utilizado no evento, será disponibilizado no autódromo, pela organização, no qual cada Equipe irá receber uma cota específica definida no Regulamento Particular da Prova (RPP).

18.2 Ar

Apenas ar pode ser utilizado como oxidante em combinação com o combustível. É expressamente proibido a adição de qualquer outro agente oxidante, como óxido nitroso (NO_x) ou similares, que possam alterar as propriedades de combustão ou o desempenho do motor.



18.3 Refrigeração do Combustível

É estritamente proibido o uso de qualquer sistema, componente ou método destinado a reduzir a temperatura do combustível em qualquer etapa do processo de alimentação do motor. Isso inclui, mas não se limita a trocadores de calor, isolamento térmico, dispositivos de resfriamento ativo ou passivo e qualquer forma de circulação em sistemas refrigerados. Combustível deve permanecer à temperatura ambiente, sem intervenção para controle térmico que possa influenciar sua densidade, volatilidade ou desempenho na combustão.

18.4 Vistoria de Combustível

A qualquer momento do evento os Comissários poderão pedir, a qualquer participante, duas amostras de pelo menos 1 (um) litro cada de combustível em uso, bem como amostras dos reservatórios utilizados para armazenagem pela equipe, sendo uma identificada como contraprova e mantida sob a tutela do promotor. O mesmo procedimento de coleta de amostra do combustível fornecido pelo promotor deve ser conduzido em paralelo. O procedimento de análise das amostras de combustível retiradas do veículo e do reservatório do promotor será definido pelos Comissários Técnicos e enviadas a um laboratório credenciado para análises comparativas de conformidade. Os laudos de análises apresentadas pelo laboratório serão enviadas a CBA para um parecer e emissão de relatório técnico que será encaminhado para a pasta de prova para ações da Comissão Desportiva em caso de não conformidade. A equipe em questão será oportunamente comunicada do resultado das análises.

18.4.1 Ao final da prova e do treino classificatório, a quantidade de combustível remanescente no veículo não poderá ser inferior a 2 litros (dois litros), garantindo que haja uma quantidade mínima para verificação e controle, sob pena que pode ir até a desclassificação, a critério dos Comissários.

ARTIGO 19: CLASSIFICAÇÃO DOS COMPONENTES

19.1 Classificação dos Componentes para um Projeto Padronizado

O projeto desenvolvido pela AudaceTech prevê a padronização integral de 100% dos componentes, visando promover uma competição mais equitativa e com custo controlado. Dessa forma, todos os componentes estarão padronizados, documentados por desenhos e tolerâncias dimensionais, onde será aplicado controle rigoroso. É fundamental que os concorrentes observem estritamente a Anexo Técnico, o regulamento técnico e o manual do SNG1, disponibilizado pela



AudaceTech, utilizem exclusivamente componentes autorizados, de modo a garantir a conformidade e a igualdade competitiva.

ARTIGO 20: COMUNICAÇÃO & DADOS

20.1 Data Logger

O Motec L120 é o equipamento para o monitoramento e otimização de performance pela equipe, dos veículos de competição. Este componente é considerado padrão e homologado.

O monitoramento com sensores fornecidos unicamente e com exclusividade pela AudaceTech, prevê aquisição de dados dos seguintes parâmetros:

- Velocidade das quatro rodas
- Velocidade GPS
- RPM
- Temperatura de refrigerante do motor
- Temperatura de lubrificante do motor
- Temperatura de lubrificante do câmbio
- Temperatura dos quatro discos de freio
- Temperatura da cabine do piloto
- Temperatura do combustível
- Temperatura do fluido da caixa de direção
- Pressão do refrigerante do motor
- Pressão do lubrificante do motor
- Pressão do lubrificante do câmbio
- Pressão dos quatro pneus
- Pressão do fluido de freio
- Pressão do fluido de embreagem
- Pressão do fluido caixa de direção
- Posição do acelerador
- Posição do volante
- Posição dos quatro amortecedores
- Posição do flap da asa
- Seleção de marcha



- Tensão da bateria
- Tempo de volta
- Aceleração lateral
- Aceleração longitudinal

Somente a AudaceTech fornecedora do SNG1, poderá instalar outros sensores além daqueles citados acima. A Comissão Técnica da CBA terá total acesso ao banco de dados gerados pelas equipes em qualquer das atividades de pista se julgar necessária.

20.2 Telemetria

A telemetria está permitida, porém somente com o equipamento padronizado fornecido pela AudaceTech, sendo proibido o uso de qualquer outro sistema.

20.3 Câmeras on Board

Serão permitidas apenas as câmeras onboard disponibilizadas pela AudaceTech, integradas ao pacote 5G, sendo proibido o uso de qualquer outro equipamento.

20.4 Radio

É permitida a comunicação via rádio entre piloto e equipe, em ambos os sentidos (piloto ↔ equipe).

20.5 Cronometragem

O sensor de cronometragem será instalado em um suporte padronizado, localizado em posição definida no projeto SNG1. É obrigatório que o sensor e seu suporte mantenham a configuração original, sem modificações ou substituições por componentes não homologados. Qualquer alteração no suporte ou no sensor poderá resultar na desclassificação.

ARTIGO 21: PISTOLAS PNEUMATICAS

21.1 Pistolas Pneumáticas Permitidas



Somente uma máquina pneumática será permitida para operações durante o pit stop. Em caso de falha ou mau funcionamento, a máquina a mesma poderá ser substituída por outra equivalente, desde que esta atenda às especificações técnicas e regulamentares estabelecidas.

Segue abaixo as marcas e modelos habilitados para uso na operação do pit stop:

- Ingersoll Rand – 2145 Qi Max 3/4”
- Ingersoll Rand – 2141 Impact 3/4”
- Paoli – DP 2000
- Paoli – DP 197- SF
- Paoli – DP 176 - SF
- Paoli – DP 34

ARTIGO 22: “BALANCE OF PERFORMANCE”

22.1 Equilíbrio de Desempenho

Os gatilhos de acionamento para os níveis de equalização de desempenho serão estritamente definidos no Regulamento Desportivo. Esses parâmetros determinarão as condições e critérios para a aplicação dos ajustes.

A definição dos parâmetros dos diferentes níveis de equalização está detalhada no Anexo Técnico.

ARTIGO 23: PROCEDIMENTOS DE VISTORIA

A Comissão Técnica da CBA, presente em cada etapa do Campeonato, é a entidade que avalia e vistoria tecnicamente se os veículos participantes estão ou não em conformidade com este regulamento técnico, seus adendos, boletins técnicos e fichas de homologação, a partir das medições realizadas através das vistorias. Os veículos vistoriados no pós classificatório e provas que não atendam aos limites e parâmetros estabelecidos por este regulamento técnico, seus adendos, boletins técnicos e Anexo Técnico, serão automaticamente desclassificados.

A qualquer momento durante as atividades oficiais de pista e intervalos das sessões, a Comissão Técnica da CBA poderá solicitar a uma equipe ou determinado veículo uma vistoria seja de qualquer natureza técnica, onde a equipe deverá prontamente atender.



23.1 A Comissão Técnica da CBA é responsável pela condução das vistorias de segurança dos veículos previamente a qualquer atividade de pista e que habilita o referido veículo, somente em caso de pleno cumprimento dos itens vistoriados, a participar das atividades. Esta vistoria é conduzida pelos Comissários Técnicos nos respectivos boxes das equipes com o acompanhamento do engenheiro responsável ou mecânico chefe em dia e período informado em comunicado oficial enviado as equipes pelos Comissários Desportivos.

23.2 A Comissão Técnica da CBA é responsável pela condução das vistorias pós treino classificatório e provas e pela definição dos itens do veículo a serem vistoriados. Em casos específicos, estes itens poderão ser discutidos e acordados previamente com promotor e AudaceTech, desde que sua execução seja possível dentro da janela de tempo para conclusão dos trabalhos de vistoria e emissão de relatório técnico para os Comissários Desportivos. Durante os trabalhos de vistoria, somente o chefe de equipe, ou quem este designar, e 2 mecânicos estarão credenciados a acompanhar e dar suporte a Comissão Técnica nas vistorias a serem realizadas.

23.3 Após o encerramento do treino classificatório e provas todos os veículos competidores estarão em regime de parque fechado e nenhum trabalho poderá ser realizado pelas equipes até sua liberação pela Comissão Técnica da CBA. Os veículos selecionados pela Comissão Técnica para as vistorias deverão estar posicionados em frente ao Box Técnico da CBA e os demais em frente aos seus respectivos boxes posicionados externamente a 45 graus.

23.4 Em qualquer momento do campeonato, caso a AudaceTech e/ou Promotor venham a solicitar a Comissão Técnica da CBA, uma verificação de itens ou uma vistoria completa de um ou mais veículos, que exija que estes sejam transferidos fisicamente para as dependências da AudaceTech, os respectivos veículos serão devidamente lacrados pela Comissão Técnica da CBA e um Comissário Técnico designado para acompanhar os trabalhos de vistoria pela AudaceTech, somente ele poderá deslacrar os veículos nas dependências da AudaceTech. O Comissário Técnico deverá rubricar o laudo técnico gerado pela AudaceTech e encaminhar para a pasta de prova relatório técnico do resultado obtido para a Comissão Desportiva. Neste caso os respectivos veículos



continuam em regime de parque fechado até a finalização dos trabalhos. Os demais estarão liberados.

23.5 A AudaceTech é responsável pelo suporte técnico e fornecimento de todas as informações técnicas e fichas de homologação dos veículos, além do fornecimento de gabaritos, equipamentos e ferramental para condução adequada das vistorias pela equipe de Comissários Técnicos da CBA.

23.6 Todos os trabalhos de vistoria conduzidos pela Comissão Técnica da CBA serão realizados em box específico e identificado. Cabe ao promotor disponibilizar a infraestrutura necessária a CBA para a condução dos trabalhos de vistoria e assistência à equipes e pilotos, área de box na entrada do pit lane, balanças, ferramental para medições, rede interna de televisão com acesso a cronometragem, pontos de energia, wifi, mesas, cadeiras e demais item previamente solicitados.

23.7 Qualquer atividade ou operação da AudaceTech, com relação a configurações de dispositivos eletrônicos e/ou ECUs, conduzidas nos veículos previamente a qualquer atividade de pista e que impactam em vistorias de conformidade posteriores, deverão ser acompanhadas e validadas por um Comissário Técnico da CBA.

ARTIGO 24: TEXTO FINAL

24.1 Modificações

Qualquer modificação a estes regulamentos será publicada através de Anexos Técnicos e após avaliação e aprovação do CTDN-CBA.

Este é o Regulamento Técnico da Stock Car 2025.

Todas as equipes e participantes devem seguir integralmente esta regulamentação durante os eventos. A conformidade com as normas estabelecidas é essencial para garantir a segurança, a igualdade competitiva e a integridade das competições. Em caso de dúvidas específicas sobre a interpretação ou aplicação de qualquer artigo, a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo), com suporte da Audace Tech que é o laboratório e local oficial de validação, certificação e emissão de pareceres de questões técnicas, deve ser consultada para esclarecimentos oficiais. Recomenda-



se que todas as equipes e participantes estejam familiarizados com o regulamento e busquem orientação da CBA sempre que necessário, a fim de evitar descumprimentos ou penalidades técnicas. A comunicação proativa é fundamental para assegurar a correta aplicação das regras e a transparência nos processos.

Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos com base no CDA e CDI.

ARTIGO 25 – HOMOLOGAÇÃO

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