



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA 4

REGULAMENTO DESPORTIVO – 2026

ÍNDICE

Art. 1º – ORGANIZAÇÃO.....	3
Art. 2º – REGULAMENTO.....	3
Art. 3º – OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS.....	3
Art. 4º – LICENÇAS / PILOTOS ADMITIDOS.....	4
Art. 5º – QUANTIDADE DE VEÍCULOS ADMITIDOS.....	5
Art. 6º – INSCRIÇÕES.....	5
Art. 7º – SEGUROS.....	5
Art. 8º – EVENTOS DO CAMPEONATO.....	6
Art. 9º – CANCELAMENTO DO EVENTO.....	7
Art. 10 – NÚMERO E NOME DO PILOTO.....	7
Art. 11 – PUBLICIDADE.....	7
Art. 12 – OFICIAIS.....	7
Art. 13 – INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÃO PARA CONCORRENTES.....	8
Art. 14 – INCIDENTES DURANTE A COMPETIÇÃO / PENALIDADES.....	8
Art. 15 – TESTE PRIVADO.....	10
Art. 16 – CONDIÇÕES GERAIS DOS VEÍCULOS.....	11
Art. 17 – VEÍCULOS RESERVA.....	12
Art. 18 – MOTOR.....	12
Art. 19 – DISCIPLINA GERAL NO Paddock, BOXES, PIT LANE, E USO GERAL DAS INSTALAÇÕES.....	14
Art. 20 – SEGURANÇA GERAL.....	15
Art. 21 – VISTORIAS.....	17
Art. 22 – VISTORIAS ADMINISTRATIVAS.....	18
Art. 23 – VISTORIAS TÉCNICAS.....	18

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Art. 24 – BRIEFING.....	19
Art. 25 – PNEUS.....	19
Art. 26 – PESO.....	22
Art. 27 – COMBUSTÍVEL, AMOSTRAS E ABASTECIMENTO.....	22
Art. 28 – PIT LANE: ENTRADA E SAÍDA.....	23
Art. 29 – TREINOS LIVRES E CLASSIFICATÓRIOS.....	23
Art. 30 – INTERRUPÇÃO DOS TREINOS.....	24
Art. 31 – GRID.....	25
Art. 32 – PROCEDIMENTO DE LARGADA.....	25
Art. 33 – PROVA COM PISTA MOLHADA.....	28
Art. 34 – PROCEDIMENTO DE SAFETY CAR.....	28
Art. 35 – SUSPENSÃO DA PROVA.....	29
Art. 36 – REINÍCIO DE PROVA.....	30
Art. 37 – CHEGADA.....	31
Art. 38 – PARQUE FECHADO.....	31
Art. 39 – CLASSIFICAÇÃO DA PROVA.....	31
Art. 40 – CERIMÔNIA DO PÓDIO.....	32
Art. 41 – PONTUAÇÃO.....	32
Art. 42 – PREMIAÇÃO.....	33
Art. 43 – PROTESTOS E RECLAMAÇÕES.....	33
Art. 44 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO.....	33
Art. 45 – EMPATE.....	34
Art. 46 – ESTABILIDADE E INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS.....	34

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Artigo 1º – ORGANIZAÇÃO:

O Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 – Temporada 2026 que será promovido comercialmente pela empresa Vicar Promoções Desportivas S/A, e operacionalmente pelo Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60).

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 Fórmula 4 - Temporada 2026, nos termos da legislação vigente. Os seguintes campeonatos e troféus são chamados:

- Campeonato Brasileiro de F-4 certificado pela FIA.
- Campeonato Brasileiro de F-4 Rookie.
- Troféu de equipe campeã.

Artigo 2º – REGULAMENTO:

2.1. Este Regulamento Desportivo entrará em vigor imediatamente após a sua publicação e substituirá todos os Regulamentos Desportivos anteriores.

2.2. Código de Conduta:

É de responsabilidade das equipes e pilotos toda conduta própria de seus colaboradores e convidados, os mesmos deverão seguir o Código de Conduta definido pelo organizador, tendo como punição prevista no CDA 2026. Qualquer atitude que seja definida como divergente do Código de Conduta poderá ser punido a equipe ou piloto, através de:

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

Artigo 3º – OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS:

Em relação aos Regulamentos descritos abaixo:

- a) Regulamentos Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026.
- b) Regulamento Particular da Prova.
- c) CDA/CBA – Código Desportivo do Automobilismo da CBA
- d) CDI(ISC)/FIA – Código Desportivo Internacional da FIA

3.1. O Código Desportivo Internacional CDI da FIA e seus anexos e o Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA e seus anexos serão aplicados, conforme prioridade, aos aspectos gerais de procedimentos, protestos e recursos.

3.2. É responsabilidade de cada competidor garantir que todas as pessoas envolvidas em seu registro observem todas as exigências do CDI/CDA e demais regulamentações aplicáveis.

3.3. Se um Piloto ou Chefe de Equipe não puder comparecer a um evento em que seja obrigatória sua presença, ele deverá eleger um representante por escrito e comunicar a quem de direito. O piloto é responsável pelo veículo e tudo o que se relaciona a ele durante todo o evento, solidariamente como competidor, para garantir que os regulamentos sejam observados durante todo o evento.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 3.4. Os concorrentes/equipes devem garantir que os seus veículos cumpram as condições de elegibilidade e segurança durante todo o evento, dentro de suas atribuições.
- 3.5. A apresentação de um veículo para Verificação/Vistoria Técnica, com os membros necessários da Equipe à qual o veículo pertence, munidos de todo o ferramental necessário, é obrigatória.
 - 3.5.1. O piloto deverá permanecer junto a seu veículo durante todo o tempo em que o mesmo estiver na Vistoria Técnica, depois de desembarcar ou a partir do final da cerimônia de premiação.
 - 3.5.2. Todos os pilotos que não participaram da Cerimônia de Premiação deverão executar a pesagem pessoal, de posse de todos os itens de indumentária usados durante a atividade de pista realizada, imediatamente após desembarcarem dos veículos, com prioridade dos pilotos que participarão da Cerimônia de Premiação
 - 3.5.3. A aplicação de sólidos ou líquidos aos itens de indumentária, ou a ingestão de alimentos ou líquidos é proibida até a realização da pesagem do piloto, e o não-cumprimento desta determinação causará a desclassificação do piloto da atividade em questão
- 3.6. Durante o evento, os competidores (ou qualquer pessoa relacionada ao registro do veículo) não estão autorizados a fazer e/ou utilizar qualquer tipo de imagem de veículos na pista, somente com autorização expressa, por escrito da Organizadora e Promotora do Campeonato Brasileiro de F4, salvo imagens feitas pelos Comissários Desportivos e Técnicos com a única finalidade de dirimir dúvidas.
- 3.7. Veículos-reserva não são permitidos. Os Comissários podem identificar os veículos durante as vitorias para garantir o cumprimento desta regra. Portanto, qualquer parte do veículo poderá ser substituída a qualquer momento do evento.
- 3.8. A decisão sobre se o veículo foi reparado ou substituído será tomada pelos Comissários Desportivos, com base no relatório emitido pelo Comissário Técnico.
- 3.9. Qualquer veículo aprovado nas vitorias preliminares estará apto a participar da etapa.

Artigo 4º – LICENÇAS / PILOTOS ADMITIDOS:

- 4.1. O Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 é reservado a pilotos com pelo menos 15 anos de idade, completados antes do primeiro dia da primeira prova do Campeonato em que venham a participar. Os Pilotos Brasileiros poderão participar com Cédulas Desportivas CBA, “PC” e “PGC-B” dentro dos prazos de validade.
Nenhum piloto campeão deste campeonato poderá competir nos anos seguintes. Os campeões de outros campeonatos de Fórmula 4 também não poderão participar. Caso um piloto campeão queira competir, será permitido participar de 1 (uma) etapa durante o ano e não marcará pontos.
 - 3.5.1. **Piloto “Rookie”:**
É considerado piloto Rookie o piloto que participou de no máximo 3 (três) etapas de qualquer campeonato de F4 ou categorias superiores.
- 4.2. Os pilotos com licença emitida por qualquer ASN reconhecida pela FIA podem participar e pontuar, desde que sejam válidos em seu país para a mesma categoria e/ou modalidade e cumpram os requisitos estabelecidos pela FIA e pela CBA, incluindo a aprovação da própria ASN de origem. No caso de menores

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



de idade, deverão apresentar também autorização dos pais ou responsável para a atividade.

- 4.3. Todos os membros da Equipe com acesso às áreas de trabalho, devem portar credencial fornecida pelo promotor do evento.
- 4.4. Nenhum piloto pode participar do campeonato por mais de três temporadas completas.
- 4.5. Nenhum piloto pode participar do campeonato se ele/ela deixou qualquer fatura por pagar ao Organizador ou a qualquer equipe participante do campeonato, sob pena de suspensão. No caso de débito a Equipe, caberá ao titular desta comunicar o fato ao Organizador até o dia anterior ao início da Etapa em que se pretenda suspender o envolvido.

Artigo 5º – QUANTIDADE DE VEÍCULOS ADMITIDOS:

- 5.1. O número máximo de veículos autorizados a participar nos treinos e Provas será determinado de acordo com a homologação da pista e com base nos critérios definidos pela CBA.
- 5.2. Somente a CBA, a pedido do Organizador, poderá aumentar o número máximo de veículos admitidos, caso este número exceda o que está no FIA/CDA e que não comprometa a segurança dos participantes.

Artigo 6º – INSCRIÇÕES:

- 6.1. A inscrição para o Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 será feita por convite. As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Participação e Outras Avenças com a empresa Organizadora.
 - 6.1.1. A Organização comunicará alterações na lista de participantes admitidos com pelo menos 2 (dois) dias de antecedência de cada etapa.
- 6.2. A Empresa Organizadora do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 irá estabelecer o valor da inscrição.
- 6.3. Todas as solicitações de inscrição serão analisadas pelo Organizador e aceitos ou rejeitados a seu exclusivo critério.
- 6.4. Qualquer piloto inscrito no Campeonato e impossibilitado de competir em uma das etapas deve notificar o fato ao Organizador por escrito.
- 6.5. O Campeonato poderá ser cancelado se o número de inscritos for inferior a oito (8) pilotos, conforme estipulado em contrato.
- 6.6. O Organizador será responsável por providenciar o credenciamento necessário para o bom desenvolvimento do evento. As credenciais são pessoais e específicas para a função atribuída.

Artigo 7º – SEGUROS:

- 7.1. O Organizador de cada evento deve subscrever um seguro de terceiros, em conformidade com as disposições da FIA ou da ASN que acolhe o evento, para o ano em curso. Esta apólice de seguro deve estar à disposição dos Concorrentes caso seja solicitada.
- 7.2. A apólice de seguro acima mencionada não afetará ou substituirá outras apólices de seguro pessoais mantidas por equipes ou membros de equipes.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



7.3. Os pilotos participantes do evento não serão considerados terceiros.

Artigo 8º – EVENTOS DO CAMPEONATO:

8.1. Os Eventos do Campeonato estão reservados a veículos de Fórmula 4, com chassis Tatuus F4 T421 e motor Abarth, conforme definido no anexo Técnico do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026.

8.2. Cada etapa será considerada um Evento Nacional.

8.3. Como norma geral, cada etapa incluirá:

- 2 (duas) sessões de treino livre com a duração de 40 (quarenta) minutos cada
- 1 (uma) sessão de treino classificatório com duração de 20 (vinte) minutos.

O Organizador pode modificar a duração das sessões de prática de acordo com a programação do evento. Esta modificação, autorizada pelos Comissários Desportivos, anunciada em forma de adendo ao regulamento particular da prova antes do referido evento.

8.4. Como norma geral, cada Etapa terá:

- Prova 1 de 30 (trinta) minutos + 1 volta.
- Prova 2 de 20 (vinte) minutos + 1 volta.
- Prova 3 de 30 (trinta) minutos + 1 volta.

O Organizador pode modificar o número e duração das provas de acordo com a programação do evento. Esta modificação será anunciada no regulamento particular da prova antes do referido evento.

8.5. O Calendário do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026, na data de 12/01/2026, tem sua composição divulgada como segue:

- 24 a 26 de abril – 1ª Etapa – Interlagos
- 15 a 17 de maio – 2ª Etapa – Goiânia
- 18 a 21 de junho – 3ª Etapa – Cuiabá (preliminar)
- 25 a 27 de setembro – 4ª Etapa – Brasília
- 16 a 18 de outubro – 5ª Etapa – Goiânia
- 6 a 8 de novembro – Etapa GP de São Paulo – Interlagos
- 11 a 13 de dezembro – 6ª Etapa - Interlagos

8.6. O Organizador se reserva o direito de modificar o local e a data de uma ou mais etapas do Calendário.

8.7. Cada Etapa irá incluir as seguintes atividades:

- a) Abertura e encerramento das inscrições.
- b) Publicação dos Inscritos.
- c) Vitorias Desportivas
- d) Vitorias Técnicas.
- e) Lacração dos Pneus.
- f) Briefing.
- g) Treinos Livres.
- h) Treino Classificatório.
- i) Provas
- j) Cerimônia de entrega de prêmios

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Artigo 9º – CANCELAMENTO DO EVENTO:

9.1. O Organizador reserva-se o direito de cancelar um evento se o número de inscritos for inferior a 6 (seis).

Artigo 10 – NÚMERO E NOME DO PILOTO:

- 10.1.** Os números dos competidores serão designados pelo Organizador e permanecerão os mesmos durante toda a temporada. O nome do piloto junto com a bandeira da nacionalidade de sua licença, deve ser exibido no veículo de acordo com tamanho, fonte e disposição previsto no Guia de Aplicação disponibilizado pelo Organizador. Faltas ao estipulado no Guia de Aplicação poderão acarretar punições à equipe ou piloto, conforme tabela a ser publicada em anexo.
- 10.2.** Pedidos de reserva de número poderão ser analisados e atendidos pelo Organizador conforme disponibilidade. O número 1 será reservado a pilotos campeões da categoria que porventura voltem a participar da categoria.

Artigo 11 – PUBLICIDADE:

- 11.1.** As equipes podem exibir publicidade comercial, tanto em suas roupas quanto em seus veículos, desde que:
- a) Cumpram as normas estabelecidas pelo Organizador do Campeonato.
 - b) Não seja ocupado espaço previsto por contrato de publicidade obrigatória.
- A correta aplicação da publicidade obrigatória, durante todo o evento, conforme Guia de Aplicação é de responsabilidade exclusiva de cada competidor/equipe. Faltas ao estipulado no Guia de Aplicação poderão acarretar punições à equipe ou piloto, conforme tabela a ser publicada em anexo.
- 11.2.** Os concorrentes inscritos em qualquer etapa do Calendário do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 autorizam o Organizador a divulgar livremente, sem limitação de tempo e forma que lhe seja conveniente, sua participação e seus resultados, bem como a transmissão destes direitos a terceiros. Em caso de alguma incompatibilidade entre a publicidade de patrocinadores pessoais e a publicidade obrigatória do Campeonato, os concorrentes podem pedir isenção ao Promotor.
- 11.3.** O Organizador poderá isentar, a seu critério, um concorrente de colocar tal publicidade incompatível, podendo assim aumentar o valor da inscrição do mesmo por não exibir publicidade obrigatória. Além disso o concorrente também perderá quaisquer prêmios ou bônus correspondentes a esta publicidade.

Artigo 12 – OFICIAIS:

- 12.1.** A CBA designará pelo menos, os seguintes oficiais:
- a) 1 (um) Comissário Desportivo, como chefe do colegiado.
 - b) 2 (dois) Comissários Desportivos.
 - c) 1 (um) Diretor de Prova
 - d) 1 (um) Comissário Técnico para cada etapa

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Artigo 13 – INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÃO PARA CONCORRENTES:

- 13.1.** Todas as comunicações emitidas pelo Organizador, com a aprovação dos Comissários Desportivos, por qualquer meio, serão consideradas oficiais.
- 13.2.** Em casos excepcionais, os Comissários podem dar instruções aos Concorrentes, por meio de comunicações especiais. Estas instruções devem ser distribuídas de forma física ou digital.
- 13.3.** Todas as classificações e resultados das sessões de treinos e provas, bem como todas as decisões tomadas pelos Comissários da CBA, serão publicadas digitalmente.
- 13.4.** Qualquer decisão ou comunicação dos Comissários ou do Diretor de Prova/Adjunto em relação a um concorrente também deve ser fornecida (sempre que possível) por escrito e/ou através do monitor de tempo e/ou digitalmente.
- 13.5.** Os competidores ou seus representantes deverão estar disponíveis durante toda a etapa.

Artigo 14 – INCIDENTES DURANTE A COMPETIÇÃO / PENALIDADES:

- 14.1.** Os Comissários Desportivos analisarão os incidentes ocorridos durante as atividades de pista que envolvam os pilotos da categoria e, caso necessário, aplicarão as sanções/penalidades estabelecidas no presente regulamento, bem como outras previstas no CDI/CDA ou outras regulamentações aplicáveis, aos pilotos envolvidos. Também poderão atuar, neste sentido, mediante solicitação do Diretor de Prova.
- 14.2.** Entende-se por "Incidente" qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos que seja percebida pelos Oficiais de Sinalização, Comissários Desportivos, relatada aos Comissários pelo Diretor da Prova ou pelo Diretor Adjunto, ou ainda que tenha seu conhecimento tomado através de Reclamação por parte de um ou mais pilotos (mediante apresentação de informações que permitam a análise) e que:
 - a) Torne necessário interromper uma sessão de treino livre ou classificatória ou suspender a prova.
 - b) Constitua uma violação dos regulamentos aplicáveis (CDI, CDA e demais regulamentos).
 - c) Provoque largada falsa de um ou mais veículos.
 - d) Cause uma colisão.
 - e) Provoque a saída de pista de um ou mais pilotos.
 - f) Constitua impedimento irregular para a ultrapassagem de um piloto sobre outro.
 - g) Resulte na ultrapassagem ilegal de um piloto sobre outro.
 - h) Seja classificada como falta, não-observância ou desconsideração das indicações, instruções ou comunicações de dirigentes ou organizadores do evento.
 - i) Em geral, apresente comportamento que, por ação ou omissão, prejudique o espírito esportivo que deve prevalecer no automobilismo e em qualquer competição.
- 14.3.** Quando um incidente for investigado ao longo da prova pelos Comissários, uma mensagem será exibida nos monitores de cronometragem (se as instalações do circuito assim permitirem), para que todos os envolvidos na competição tomem ciência e, dependendo do caso, tomem providências cabíveis.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



14.4. Os Comissários podem impor a qualquer piloto envolvido em um incidente ou descumprimento deste regulamento, as penalidades previstas no CDA, Seção II, Art. 133, em ordem crescente de gravidade:

- Advertência Verbal
- Advertência Sinalizada
- Advertência Escrita
- Multa
- Penalização em tempo, posições ou voltas
- Exclusão
- Desclassificação
- Penalização em pontos na Cédula Desportiva
- Suspensão
- Desqualificação

NOTA: as punições de Drive Through, Stop and Go, Time Penalty ou Acréscimo de Tempo são classificadas como penalização em tempo. A punição de largar do Pit Lane é classificada como punição por perda de posições.

NOTA 2: As penalizações, após serem revistas pelos Comissários Desportivos, poderão ser alteradas, desde que antes do fechamento da pasta de prova.

14.5. Além disso, os Comissários podem transferir para o Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), qualquer informação sobre a possível implicação de qualquer competidor ou piloto em um incidente.

14.6. Via de regra, as infrações cometidas durante os treinos classificatórios implicarão no cancelamento do tempo considerado como influenciado pela infração ou na perda das posições no grid de largada.

14.7. Durante a prova, incidentes suscetíveis a penalização podem ser endereçados através de um Drive Through ou, se os Comissários o considerarem insuficiente, com uma penalização de parada nos boxes por tempo pré-determinado (Time Penalty).

Para incidentes em circunstâncias especiais, se o piloto infrator não se classificou ou foi classificado sem marcar pontos para o Campeonato, a critério dos Comissários, eles poderão aplicar penalidades que consistem na perda de posições no grid de largada para a próxima prova do mesmo evento (se mais de uma prova for realizada) ou transferida para outras Provas a serem realizadas no (s) evento (s) seguinte (s).

14.8. Penalidades de tempo:

Se os Comissários decidirem aplicar uma penalidade de tempo imediato (Drive Through, Stop & Go ou Time Penalty), o procedimento será o seguinte:

14.8.1. Os Comissários solicitarão à Direção da Prova para notificar o competidor penalizado.

14.8.2. Assim que a decisão for comunicada através dos monitores de cronometragem e Posto de Sinalização da Direção de provas, o piloto em questão deverá cumprir no máximo em duas voltas.

14.8.3. Definições:

- a) Drive Through: entra no Pit Lane, percorre a extensão total sem parar e volta para a pista.
- b) Stop & Go: entra no Pit Lane, irá até a área designada para a penalidade, parar o veículo completamente. Logo depois reinicia a marcha, sendo autorizado a voltar a pista.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



c) Time Penalty: entra no Pit Lane, irá até a área designada para a penalidade, parar o veículo completamente. A partir do momento em que o veículo é parado, o Comissário dará início à contagem regressiva da penalidade, ao final do qual o piloto será autorizado a voltar a pista. Time Penalty será de no mínimo 10 (dez) segundos, poderá ser superior, sempre aumentando em múltiplos de 5 (cinco) segundos.

- 14.8.4.** Em qualquer dos casos anteriores (Drive Through, Stop & Go e Time Penalty), o veículo não poderá parar no seu box, para efetuar qualquer manutenção, nem poderá receber assistência quando parado na área de penalidade.
- 14.8.5.** No entanto, se o motor desligar e não puder ser reiniciado, o uso de um dispositivo externo é permitido.
- 14.8.6.** A penalidade não poderá ser realizada a partir do momento em que o Safety Car for declarado ou a bandeira vermelha for acionada, para suspender a prova. Todas as voltas realizadas após o Safety Car, não serão consideradas para o cálculo das 3 voltas como limite para o cumprimento da penalização.
- 14.8.7.** Se uma dessas penalidades for aplicada durante os últimos 5 minutos (ou as últimas três voltas) ou no final da prova, a penalidade será aplicada com adição de tempo:
- Drive Through: 25 segundos
 - Stop & Go: 35 segundos
 - Time Penalty: 35 segundos somado ao tempo de parada previsto na penalização.
- 14.9.** O piloto que na mesma temporada do Campeonato, receber a terceira punição, será penalizado em 6 (seis) posições no grid para o início da próxima prova em que o piloto venha participar. Se a terceira punição for aplicada após um incidente na última prova de uma etapa, a penalidade será aplicada na largada da primeira prova do próximo evento que o piloto venha participar. E se for na última prova da última Etapa, a punição será acréscimo de 60 segundos ao final da Prova.
- A penalidade de 6 (seis) posições no grid de largada, só será imposta se pelo menos 2 das 3 punições corresponderem a infrações de condução.

Artigo 15 – TESTE PRIVADO ou PARTICIPAÇÃO EM PROVAS COM VEÍCULOS DE F4 DE QUALQUER GERAÇÃO:

Além dos treinos extras/oficiais coletivos definidos/indicados pelo Organizador, nenhuma equipe ou piloto inscrito no Campeonato poderá participar de quaisquer provas/treinos com monopostos/fórmulas em pistas que fazem parte do calendário do campeonato, 30 (trinta) dias antes de cada etapa. Se isto for constatado o piloto perderá o Treino Classificatório da próxima etapa que venha a competir.

Se o piloto participar de qualquer prova em território nacional, utilizando veículo F4 de qualquer geração, ou derivado, durante o ano de 2026, terá aplicada a mesma punição descrita acima.



Artigo 16 – CONDIÇÕES GERAIS DOS VEÍCULOS:

16.1. A instalação e utilização de sistemas de telemetria ou qualquer outro sistema que transmita dados a partir de um veículo em movimento, para a zona de Pit Lane e vice-versa, durante as sessões de treinos e provas é proibida, exceto os sistemas instalados pelo Organizador e Cronometragem do Evento e homologados.

Nenhum sinal de qualquer tipo, pode passar entre um veículo em movimento e qualquer pessoa relacionada ao mesmo, exceto os seguintes:

- a) Sistemas instalados pela Cronometragem Oficial do evento.
- b) Mensagens em um painel.
- c) Sistema de rádio que permite a comunicação de voz, entre o piloto e sua equipe.

Em nenhuma circunstância é permitido que as informações transmitidas por um veículo levem a qualquer modificação técnica ou mecânica do veículo do exterior enquanto ele estiver na pista.

Somente será permitida a instalação de aquisição de dados homologada pelo fabricante do veículo e aprovado pelo Organizador.

O competidor será responsável pelo correto funcionamento e manutenção do equipamento da aquisição de dados no veículo.

Com a finalidade de treinar os pilotos, após o término dos testes coletivos, treinos livres, treinos classificatórios e provas, os dados da melhor volta da sessão serão disponibilizados às equipes inscritas. Após o treino classificatório, o veículo com o melhor tempo, terá seus dados aquisitados e os parâmetros e ajustes do set up disponibilizados conforme procedimento do anexo técnico. Vídeo da câmera on board será disponibilizado pela equipe até 1 hora após a classificação para todas as equipes na rede oficial da categoria, caso não ocorra multa de 10up.

16.2. Em todas as provas do Campeonato Brasileiro de F4, incluindo os treinos oficiais, é obrigatório que todos os veículos, estejam equipados com um “transponder” para cronometragem.

16.3. A troca de célula de sobrevivência somente se dará por danos decorrentes de acidente, que inutilizem a célula antiga.

16.4. A equipe será responsável pela correta instalação e manutenção dos equipamentos de cronometragem instalados no veículo.

16.5. Durante os treinos oficiais, e a qualquer momento da competição, os veículos deverão estar em conformidade com o regulamento técnico.

16.6. O veículo uma vez fornecido, os componentes não podem ser modificados, exceto quando especificamente permitido pelo Regulamento Técnico ou com autorização por escrito da CBA após verificação com o fabricante. Qualquer modificação somente será autorizada se for considerada absolutamente necessária após identificar claramente um problema. Qualquer mudança ou adaptação de peças diferentes do manual técnico do fabricante e/ou homologado pela Stock Auto Service, fornecedora oficial das peças, será passível de penalizações pelos Comissários Técnicos.

16.7. Cada competidor deve instalar e manter em perfeitas condições de funcionamento (imagem, dados e registro) uma câmera de registro de incidentes na estrutura principal do veículo (a ser especificada antes

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



de cada evento). O Organizador disponibilizará detalhes do sistema, incluindo instruções de instalação. A visão da câmera deve ser desobstruída e é responsabilidade do competidor garantir a funcionalidade do sistema da câmera em todos os momentos.

O cartão de memória (SD) necessário será fornecido e instalado por cada participante, deve ser identificado claramente com o número do veículo ao qual pertence. No caso de ser lacrado, é responsabilidade do competidor garantir que o selo permaneça intacto e que o cartão não seja retirado até o final do Parque Fechado da sessão correspondente.

É responsabilidade do concorrente, garantir que os dados do vídeo de cada sessão estejam disponíveis a qualquer momento durante o evento. O não cumprimento dos requisitos anteriores será relatado aos Comissários.

16.8. Durante todo o evento, não será permitida a cobertura de qualquer parte do veículo de qualquer forma, no paddock, box, pit lane ou grid.

Além do acima, é expressamente proibido:

- a) Usar tampas ou coberturas do motor, na caixa de câmbio ou no radiador.
- b) Usar coberturas no topo das asas reservas quando não estiverem em uso no Pit Lane.

As seguintes partes são permitidas:

- a) Capa para peças danificadas.
- b) Uma capa no veículo durante a noite.
- c) Uma capa no veículo no Pit Lane ou grid se estiver chovendo.

Teste em túnel de vento é proibido. Isso também se aplica a testes de túnel de vento usando um modelo em escala de um veículo F4 ou subcomponente. É proibido usar quaisquer resultados de testes em túnel de vento obtidos por uma Equipe ou qualquer parte relacionada a mesma, ou qualquer agente ou subcontratado da Equipe, ou qualquer de suas partes relacionadas ou ainda qualquer outra terceira parte, que não os resultados do teste em túnel de vento fornecidos pelo fabricante do chassis.

16.9. Os ventiladores para as entradas de ar laterais são permitidos.

Artigo 17 – VEÍCULOS RESERVA:

17.1. Veículos reservas não são permitidos. No entanto, qualquer parte do veículo poderá ser substituída.

Nenhum piloto pode usar mais de um veículo no mesmo evento. Após as vitórias iniciais, a célula de sobrevivência só pode ser substituída se o Comissário Técnico julgar que é necessária após um acidente. A célula substituída deve ser apresentada ao Comissário Técnico para inspeção e não deve ser equipada com componentes pré-instalados. Após a substituição, o veículo deve ser apresentado novamente para verificação.

Artigo 18 – MOTOR:

18.1. Somente os motores homologados para o Campeonato Brasileiro de F4 poderão ser utilizados durante todo o evento.

A AUTOTECNICA MOTORI é fornecedora exclusiva de motores para o Campeonato Brasileiro de F4.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



A correta conservação dos lacres do motor será de responsabilidade da Equipe.

Uma vez fornecidos, nem o motor nem qualquer um dos seus componentes pode ser modificado de qualquer forma, exceto se permitido por Regulamentos Técnicos ou com autorização por formal da CBA, após consulta à AUTOTECNICA MOTORI e aprovação do Organizador.

18.2. Os motores deverão ser sorteados entre os pilotos 3 vezes durante a Temporada 2026:

- na semana da 1ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 1 e 2;
- na semana da 3ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 3 e 4,
- na semana da 5ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 5, Etapa extra-campeonato GP de São Paulo, e na Etapa 6.

18.3. Os Módulos de comando de motor e câmbio deverão ser sorteados entre os pilotos 3 vezes durante a Temporada 2026:

- Os que estão com as equipes serão usados na 1ª Etapa;
- na semana da 2ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 2 e 3;
- na semana da 4ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 4, 5 e extra-campeonato;
- na semana da 6ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados na Etapa 6 e permanecerá com as equipes para o início de 2027.

18.4. Cada piloto poderá realizar no máximo 1 (uma) troca de motor (por desempenho, e a pedido), desde o início dos treinos extras da Etapa 1 e oficiais até o final do Parque Fechado após a penúltima prova da temporada. Para cada troca adicional de motor o piloto perderá dez (10) posições no grid da primeira prova da próxima etapa que vier a participar e terá um custo de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais). No entanto, a penalidade não será aplicada se o Comissário Técnico entender que o motor foi genuinamente danificado após um acidente na pista ou devido a falhas que são da responsabilidade exclusiva do fornecedor do motor, nesse caso deverá ser justificado com relatório do representante da Autotecnica Motori. Um motor reconstruído pela Autotecnica Motori será considerado novo.

18.5. A sequência de motores disponíveis para trocas será de responsabilidade da Organizadora. Não haverá em hipótese alguma escolha de 1 motor dentro dos disponíveis por parte da Equipe ou piloto.

18.6. Somente permitida a troca de componentes de manutenções previstas no Manual Técnico do fabricante. Proibido trocar componentes entre os carros da mesma equipe (motor, câmbio, monocoque, grupos mola amortecedor). A troca de componentes entre carros sujeita o piloto dos dois carros envolvidos à desclassificação da atividade de pista em cuja vistoria posterior o fato tenha sido identificado ou, no caso de lacração prévia para posterior exame, à desclassificação de todas as atividades de pista a partir do momento da lacração. É obrigatório para as equipes informar à CBA os números de série (únicos, que identificam cada componente) de motor, câmbio, monocoque e grupos mola-amortecedor que serão utilizados durante toda a programação em cada carro, através de planilha, até 30 minutos antes da primeira atividade de pista. A não entrega do relatório no tempo previsto sujeita a equipe a punição de multa de 10 UP's.



Somente será permitida a troca de qualquer um destes componentes, de qualquer carro, em caso de falha técnica, por outro obtido da AUDACE, com prévia autorização da Organização, e comunicada à CBA/Comissários. Caso haja problema técnico em qualquer um dos componentes declarados, a troca deverá ser solicitada ao promotor em tempo hábil, devendo o número do componente retirado e o número do componente instalado ser informados à CBA pela equipe antes da atividade seguinte. A não informação sujeitará A EQUIPE AO PAGAMENTO DE 10 Ups POR COMPONENTE. Caso esta seja a última corrida da última etapa, o piloto do carro será desclassificado.

- 18.7.** Um motor será considerado usado assim que o “transponder” do veículo registrar que ele saiu do Pit Lane.
- 18.8.** O fornecedor do motor lacrará cada motor antes de ser usado pela primeira vez, para garantir que nenhum componente removível, possa ser reconstruído ou substituído.
- 18.9.** Adicionalmente, pode-se considerar que um motor, uma turbina ou qualquer de seus elementos foi substituído caso algum dos lacres seja removido ou manipulado (sem autorização do representante da Autotecnica Motori ou Comissário Técnico), após a utilização do motor pela primeira vez, em qualquer sessão de treino ou prova.
- 18.10.** O Comissário Técnico pode exigir a substituição de um motor completo, qualquer parte do motor ou da ECU, por componentes reservas do fornecedor oficial ou ainda requerer a verificação completa do motor no dinamômetro.
- 18.11.** Todos os motores deverão estar equipados com sensor lambda e sensor de pressão de combustível indicado pelo fornecedor do motor do campeonato.
- 18.12.** Após 3 (três) vitórias nas 6 (seis) corridas das etapas 1 e 2, ou 3 e 4, ou 5, **Extra-Campeonato**, o piloto em questão deverá trocar de motor. Esta troca não será contabilizada como troca para o artigo 18.3.
Parágrafo Único: Os itens técnicos estarão definidos no Regulamento Técnico CBA/FIA, que junto com o presente Regulamento Desportivo, irão reger o Campeonato Brasileiro de F4 FIA.

Artigo 19 – DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK, BOXES, PIT LANE, E USO GERAL DAS INSTALAÇÕES:

- 19.1.** Animais são proibidos (exceto aqueles especialmente autorizados para serviços de segurança ou cães-guia) na área do paddock, boxes, Pit Lane e todas as áreas reservadas aos espectadores.
- 19.2.** Todas as pessoas relacionadas ou não com um competidor, no paddock, boxes, Pit Lane, grid zone ou qualquer área restrita, devem portar a respectiva credencial, válida para a área em questão.
- 19.3.** Durante os treinos e a provas, apenas profissionais identificados, poderão acessar o Pit Wall. A localização dos membros da equipe e os reparos de veículos devem ser apenas realizado na área de Pit Lane atribuída a cada competidor.
- 19.4.** É proibido pintar, perfurar, desmontar ou causar qualquer dano às instalações do autódromo (paddock, boxes, pit lane, pit wall etc.). Qualquer dano causado às instalações será de responsabilidade do competidor.
- 19.5.** Todos os materiais, incluindo pneus, serão mantidos dentro dos boxes.
- 19.6.** É responsabilidade do competidor remover pneus usados do circuito, após o término do evento.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 19.7.** Os veículos devem permanecer na faixa interna da Pit-Lane (working lane) até o semáforo verde acender ou a bandeira verde for agitada, somente então os veículos são autorizados a seguir para a saída do pit lane na via rápida. Quando os integrantes da equipe estiverem trabalhando na faixa lenta do pit lane, o veículo deve ser posicionado na frente do seu box na diagonal, a 45 graus, com frente para a saída do pit lane, evitando assim atrapalhar outros competidores ou mesmo criar situações perigosas.
- 19.8.** É responsabilidade do competidor sair com seu veículo dos boxes ou após o pit stop, apenas quando for seguro para fazê-lo. Se um veículo for considerado liberado em condições inseguras, ele pode ser penalizado pelos Comissários.

Artigo 20 – SEGURANÇA GERAL:

- 20.1.** É obrigatório para todos os pilotos que participam de sessões de treinos, warm up (se aplicável) e provas, durante toda a temporada, o uso de Hans, macacão, roupa de baixo (“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).

SPORTING REGULATIONS		
Equipamento	FIA Standard	Regulamento FIA
Capacete	FIA 8859-2024 FIA 8859-2024-ABP FIA 8860-2018 FIA 8860-2018 ABP FIA 8859-2015 FIA 8860-2010	INTERNATIONAL SPORTING CODE APPENDIX L 2026 CHAPTER III – DRIVERS’ EQUIPMENT 1.Helmets Technical Lists N°33, 69, 49 and 107
Roupa Resistente ao Fogo: Macacão, luvas, roupas de baixo longas, balaclava, meias e sapatilha.	FIA 8856-2000 FIA 8856-2018	INTERNATIONAL SPORTING CODE APPENDIX L 2026 CHAPTER III – DRIVERS’ EQUIPMENT 2.Flame-resistant clothing Technical Lists N°27 and 74
Sistema de Retenção Frontal de Cabeça (Frontal Head Restraint – FHR)	FIA 8858-2010	INTERNATIONAL SPORTING CODE APPENDIX L 2026 CHAPTER III – DRIVERS’ EQUIPMENT

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



		3.Frontal Head Restraint
		Technical Lists N°29

- 20.2.** Só serão permitidos meios externos para dar a partida no veículo nos boxes, linha interna do pit lane e no grid de largada. Esta operação também será permitida na área de prática de largada, com a permissão do Diretor de Prova.
- 20.3.** Do início até o final da (s) sessão (s) de treino (s) ou prova (s) e até que todos os veículos tenham chegado ao Parque Fechado, por seus próprios meios ou resgatados, ninguém está autorizado a permanecer na pista, exceto os Comissários e profissionais autorizados na execução de suas tarefas.
- 20.4.** O limite máximo de velocidade dos veículos entre as marcações de entrada e saída do box será de 50 km/h, em todas as atividades de pista.
- 20.5.** É proibido aos pilotos empurrarem o veículo na pista.
- 20.6.** Um veículo só pode ser empurrado para sair de uma posição perigosa, sempre sob as instruções dos Fiscais de Pista.
- 20.7.** A pista só pode ser utilizada, por pilotos autorizados a participar da sessão.
- 20.8.** Tanto na entrada quanto na saída da Pit Lane, existe uma linha branca contínua pintada na pista, para separar os veículos que circulam nela, aqueles que entram ou deixam o Pit Lane. Na entrada e na saída, os veículos não podem cruzar esta linha, a menos que seja causado por uma situação inevitável, aceita pelos Comissários.
- 20.9.** Os pilotos estão estritamente proibidos de dirigir seu veículo na direção oposta à da prova, a menos que isso seja necessário para tirar o veículo de uma posição perigosa.
- 20.10.** Durante os treinos, bem como nas provas, os pilotos devem sempre observar as disposições do regulamento relativo ao comportamento de condução em circuitos.
- 20.11.** Em particular está proibido:
- a) Treinar largadas na pista durante as sessões de treinos, exceto na zona de aceleração entre o final do controle de velocidade do pit lane e início da pista.
 - b) Realizar manobras em zigue e zague para aquecer os pneus, nos treinos, a partir do momento em que o piloto tenha completado a primeira volta.
- 20.12.** Um veículo que está na pista pode ocupar toda a sua largura.
- 20.13.** Os pilotos devem usar a pista o tempo todo. Para eliminar quaisquer dúvidas:
- a) As linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista.
 - b) Será considerado que o condutor saiu da pista se nenhuma parte do seu veículo permanecer em contato com a mesma. Um piloto poderá sair da pista deliberadamente sem uma razão justificada.
 - c) Fora deste caso, caso o veículo saia da pista por qualquer motivo, e sem prejuízo do disposto no artigo 20.16 abaixo citado, o piloto poderá voltar. No entanto, isso só pode ser feito quando for seguro e sem obter qualquer vantagem.
 - d) A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efetuada à direita ou à esquerda.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 20.14.** No entanto, manobras que possam prejudicar outros pilotos, como mudar de direção mais de uma vez para defender uma manobra de ultrapassagem, bater em outro veículo ou conduzi-lo deliberadamente para além das faixas que delimitam a pista, são estritamente proibidas.
Qualquer piloto que retorna à pista depois de ter defendido sua posição fora dela, deve deixar – no mínimo - a largura de um veículo entre o seu e os limites da pista ao se aproximar da curva.
Qualquer piloto que supostamente cometer qualquer uma das infrações acima mencionadas será levado ao conhecimento dos Comissários Desportivos.
- 20.15.** Realização de qualquer das manobras descritas no art. 20.13 e 20.14 anteriores ou qualquer outra natureza antidesportiva (por exemplo, colisão), poderão ser penalizadas.
- 20.16.** Se um veículo parar fora do Pit Lane, ele deverá ser removido o mais rápido possível, não representando perigo ou obstruindo outros veículos.
Caso tenha recebido assistência mecânica externa (auxílio da plataforma, veículo de resgate ou similar) utilizada pelos oficiais e tenha retomado a condução, serão aplicadas as penalidades estabelecidas.
- 20.17.** Se um veículo ficar imobilizado durante a prova ou treino oficial, o motor deve ser reiniciado com o auxílio do motor de partida.
- 20.18.** Nenhum condutor tem o direito de recusar que o seu veículo seja empurrado ou rebocado por meios mecânicos para fora da pista, pelo contrário, deverá fazer todo o possível para facilitar a manobra e obedecer às instruções dos fiscais e Comissários.
- 20.19.** O piloto que abandonar seu veículo deve deixá-lo em ponto morto e com o volante no lugar.
- 20.20. Bandeiras amarelas:**
Uma ou mais bandeiras amarelas exibidas no Posto de Sinalização, indica a existência de perigo. Os pilotos devem reduzir a velocidade e estar preparados, para mudar de direção e até mesmo parar. Ultrapassar e melhorar os tempos são proibidos nestas circunstâncias.
Qualquer infração a esta regra durante as sessões de treinos ou provas será penalizada.
Em um setor sinalizado com bandeira amarela, o tempo marcado por um piloto deverá ser consideravelmente mais lento (tempo maior), sob o ponto de vista dos Comissários, do que o normalmente marcado em circunstâncias normais.
As decisões dos Comissários Desportivos em relação ao cancelamento de tempos por não cumprimento de uma ou mais bandeiras amarelas, seguirão o procedimento estabelecido no CDA/CDI.
- 20.21.** Se, na opinião dos Comissários Desportivos, um piloto parar deliberadamente no circuito ou impedir a circulação normal de outro (s) piloto (s), será penalizado.
- 20.22.** Alterar a aderência da pista, exceto pelo deslocamento normal dos carros no asfalto, é proibido. A ação de alterar a aderência da pista (sujar a pista), intencionalmente ou não, e que venha a prejudicar os demais concorrentes pode ser punida pelos Comissários Desportivos.

Artigo 21 – VISTORIAS:

- 21.1.** As vistorias serão realizadas antes da primeira atividade de pista oficial. Em casos excepcionais de atrasos, que haja motivo de força maior, a equipe poderá ser autorizada a passar por vistorias mesmo após o início das atividades, desde que autorizado pelos Comissários.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



21.2. Nenhum veículo pode participar de um evento até que tenha passado pela vistoria dos Comissários.

21.3. Os Comissários de um evento podem:

- a) Ter as condições de verificar a conformidade de um veículo ou competidor antes, durante e após o treino e / ou prova.
- b) Exigir que um veículo seja desmontado durante as vistorias, para garantir que as condições de conformidade sejam totalmente respeitadas.
- c) Solicitar a um competidor, que forneça o componente que julgar necessário.
- d) Não autorizar a saída de qualquer veículo por motivos de segurança.

21.4. As vistorias administrativas e técnicas serão realizadas no local designado para cada evento.

Artigo 22 – VISTORIAS ADMINISTRATIVAS

Aplicar-se-á o disposto no CDI/CDA

Artigo 23 – VISTORIAS TÉCNICAS

23.1. As vistorias técnicas serão efetuadas pelos Comissários designados, responsáveis pelas operações. Após treino classificatório e provas todos os veículos que concluíram o evento em referência estarão sob regime de Parque Fechado e nenhuma operação nos veículos poderá ser conduzida, até que sejam liberados pelos Comissários Técnicos.

23.2. A pedido do Organizador, os Comissários Técnicos poderão realizar verificações durante o desenvolvimento dos Testes Oficiais para verificar a conformidade dos veículos. Qualquer infração técnica apurada, será comunicada para conhecimento obrigatório dos Comissários Desportivos e aplicação das sanções previstas.

23.3. Todos os lastros utilizados pelo veículo, devem ser declarados no ato da vistoria e lacrados. Nenhum lastro não declarado pode ser levado em consideração nos procedimentos de pesagem ao longo de todas as atividades de pista.

23.4. O controle fonométrico para verificar o cumprimento do limite de ruído será realizado sob o controle do Comissários Técnicos a qualquer momento durante o evento.

23.5. Qualquer veículo que, após ter passado pela Vistoria Técnica venha a ser desmontado após acidentes ou modificado de forma que possa afetar a segurança ou sua própria conformidade ser questionável, deve ser apresentado aos Comissários Técnicos para uma nova vistoria.

23.6. O Comissário Técnico pode solicitar, a qualquer momento durante os treinos e a provas, que qualquer veículo que tenha se envolvido em um acidente, seja novamente vistoriado.

23.7. Após a classificação e provas, pelo menos os 3 (três) primeiros classificados serão submetidos à vistoria. Outros veículos, de forma aleatória, poderão também passar por verificação, a critério dos Comissários Técnicos.

23.8. A vistoria final após a prova deverá ser realizada na presença do concorrente do veículo ou de seu representante. No caso de ausência do concorrente ou de seu representante durante no ato da vistoria, devidamente anunciado, nenhuma reclamação poderá ser feita posteriormente.



Da mesma forma, dois mecânicos, designados pelo concorrente ou seu representante, podem ser usados para tarefas de desmontagem se os Comissários considerarem apropriado.

- 23.9.** Os Comissários Técnicos podem reter um ou mais componentes de um veículo para controlá-las.
- 23.10.** Como regra geral, as infrações de natureza técnica serão sancionadas nos treinos com cancelamento de tempos e na prova com desclassificação, a menos que os Comissários Desportivos considerem outra sanção, com base nas condições específicas do fato a ser julgado ou disposição específica do Regulamento Particular da Prova – RPP.
- 23.11.** Para garantir o acesso dos Comissários Técnicos, os respectivos boxes devem estar abertas durante todo o tempo.
- 23.12.** Os números de identificação e a publicidade obrigatória deverão estar presentes de forma correta no veículo, e serão vistoriados previamente. Veículos que não apresentarem conformidade com o guia de aplicação da F4, não serão autorizados a participar das atividades de pista.
- 23.13.** É responsabilidade dos competidores manter em bom estado todos os selos e lacres aplicados ou aprovados pelos Comissários Técnicos.
- 23.14.** Os competidores devem garantir que o ponto de conexão ao sistema de aquisição de dados, esteja acessível aos vistoriadores. A informação do sistema de dados não pode ser descarregada ou apagada antes do final de um treino, prova ou antes do Parque Fechado ser declarado finalizado.
- 23.15.** Os competidores concordam que os dados aquisitados e os dados de vídeo, podem ser usados pelos instrutores do Organizador, para fim de treinamento dos pilotos.
- 23.16.** Quando forem necessárias alterações nos itens do regulamento técnico, estas alterações entrarão em vigor, imediatamente após sua divulgação, no formato de Boletim Técnico, podendo ser inclusive durante uma determinada etapa.

Artigo 24 – BRIEFING:

- 24.1.** Um Briefing deve ser realizado em cada etapa. Isso deve ser agendado pelo menos 60 minutos antes do horário de início da primeira atividade na pista oficial (se possível).
- 24.2.** Todos os competidores inscritos no evento deverão participar do Briefing, onde a presença será comprovada por assinatura da ficha de presença ou quando for digital os Comissários farão a identificação.
- 24.3.** As equipes são responsáveis por seus pilotos comparecerem ao Briefing.
- 24.4.** O Diretor de prova será responsável pela execução do Briefing.

Artigo 25 – PNEUS:

- 25.1.** Somente pneus Hankook, fornecidos pelo Organizador, podem ser utilizados ao longo do Campeonato Brasileiro de F4.
Pneus slick:



- Dianteiro: 180/550-13
- Traseiro: 240/570-13

Pneus de chuva:

- Dianteiro: 180/550-13
- Traseiro: 240/570-13

- 25.1.1.** Todos os pneus serão guardados em recinto pré-estabelecido pelo promotor, sob regime de Parque Fechado no local a ser divulgado pelo promotor. O procedimento e horários constará em RPP. Os pneus somente podem ser enchidos com ar comprimido no local de borracharia do evento, sendo somente permitido a calibração para ajustar a pressão desejada, utilizando um manômetro sem suprimento externo de ar ou qualquer outro fluido, quando liberado pelos Comissários Técnicos.
- 25.2.** A modificação ou tratamento dos pneus, incluindo cortes, ranhuras, aplicação de água, solventes ou líquidos ou o uso de ferramentas para reter e/ou aquecer (e/ou resfriar) os pneus e / ou aros, ou quaisquer outros processos e/ou métodos físicos e/ou químicos que venham a alterar qualquer uma das características originais do pneu que não o uso adequado do mesmo em pista são proibidos.
- 25.3.** Durante testes e etapas oficiais, cada piloto poderá usar a seguinte especificação e quantidade de pneus:
- a) Treino de 5ª feira Pré-Etapa:
 - Máximo de dois (2) jogos de pneus slick novos, dois (2) jogos de pneus novos para pista molhada. Os códigos de barra dos pneus Slick devem ser registrados como LACRADOS NA 5ª FEIRA
 - b) Etapas do Campeonato:
 - 1ª Etapa:
 - Três (3) jogos de pneus slick novos e um jogo de pneus slick usado dos treinos coletivos de pré-temporada. Um (1) jogo de pneus slick novo deverá ser usado nos treinos de 6ª feira e não poderá mais ser usado a partir do Treino Classificatório, a não ser para substituir um (1) pneu danificado em acidente, seja qual dos 4 for, desde que usados (pneus novos não podem ser substitutos de pneus danificados). Os jogos de pneus usados lacrados também não poderão mais ser utilizados a partir do Treino Classificatório.
 - Dois (2) jogos novos e dois jogos usados de pneus para pista molhada para toda a etapa.
 - 2ª Etapa em diante:
 - Um (1) jogo de pneus slick que tenha sido usado no treino de 5ª feira daquela semana (com os códigos de barra previamente registrado) mais um (1) jogo usado de etapas passadas para os treinos livres. O piloto que não tiver feito o treino extra de 5ª feira poderá usar 2 (dois) jogos de pneus slick usados de etapas passadas.
 - Dois (2) jogos de pneus slick novos a partir do Treino Classificatório.
 - Dois (2) jogos novos e dois jogos usados de pneus para pista molhada para toda a etapa.
 - A partir do Treino Qualificatório os pneus do jogo slick que tenha sido usado no treino de 5ª feira daquela semana (com os códigos de barra previamente registrado), desde que usados (pneus novos não podem ser substitutos de pneus danificados) e do(s) jogo(s) usado(s) de etapas passadas somente poderão ser usados como substituição a um pneu dos dois (2) jogos novos

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



lacrados caso haja danos em um pneu que o inutilize, sob a análise e aprovação dos Comissários Técnicos.

Após a 1ª Etapa, um piloto que não tenha participado previamente de um treino coletivo, treino extra de 5ª feira ou etapa poderá lacrar até quatro (4) jogos novos de pneus slick (sendo dois (2) jogos para os treinos livres e dois (2) a partir dos Treinos Qualificatórios) e (4) jogos novos de pneus para pista molhada para toda a etapa. Neste caso a substituição de pneus slick (para o Treino Qualificatório em diante) danificados e inutilizados se dará com pneus dos dois jogos dos Treinos Livres, desde que usados.

25.4. Definições:

- a) Um jogo de pneus é composto por dois pneus dianteiros e dois traseiros.
- b) Um pneu será considerado usado quando já foi lacrado em etapas anteriores e que claramente já tenha percorrido qualquer distância.

25.4.1. Se nenhum pneu de chuva for usado em um teste coletivo, treino extra, antes da primeira participação do piloto, dois (2) jogos novos de pneus de chuva deverão ser lacrados. Esses jogos, a menos que sejam usados ficarão como novos para eventos subsequentes.

25.5. O cronograma de lacração deve ser respeitado, não podendo ser lacrados pneus após o término do horário estabelecido, salvo com autorização expressa dos Comissários Desportivos, mediante solicitação por escrito do interessado. O referido cronograma será especificado no regulamento particular da prova.

25.6. Nas etapas, não é permitida a troca de pneus já lacrados, exceto no caso de defeito de fabricação detectado pelo fornecedor. A troca só se dará por outro pneu novo se o defeito for constatado antes de seu uso. No caso de um pneu danificado causado por um incidente na pista deve-se seguir o estipulado no item 25.3. Em ambos os casos um Comissário Técnico da CBA fará parte da análise e dará o veredito final sobre a troca e sobre o pneu substituto.

25.7. O uso de pneus não lacrados a partir dos Treinos Classificatórios causará a desclassificação do piloto da atividade durante ou depois da qual foi detectada a infração. Se a infração ocorrer nos Treinos Livres de 6ª feira o piloto perderá a melhor volta do Treino Qualificatório. Se ocorrer durante o Treino Extra de 5ª Feira, o piloto perderá o direito ao de um dos jogos de 5ª feira nos treinos livres de 6ª feira.

25.8. No caso de ser declarado "Wet Track" pelo Diretor de Prova, é obrigatória a utilização de pneus de chuva.

A utilização simultânea líquido de pneus de seco e de chuva no mesmo veículo é proibida em qualquer circunstância.

25.9. Se a volta de formação for iniciada atrás do Safety Car devido a chuva (Ver Artigo 34.14) ou a prova for reiniciada de acordo com o Artigo 36, o uso de pneus de chuva é obrigatório até que o Safety Car retorne ao Pit Lane.

A desclassificação da prova, penalidade prevista no Artigo 14.5, será aplicada a qualquer piloto que não use pneus de chuva, quando a prova iniciar com Safety Car e enquanto este estiver na pista.

NOTA: a designação de "Treinos de 5ª ou 6ª feira" foi usada para facilitar a terminologia. Caso a programação da Etapa ocorra de maneira a ocupar outros dias da semana, os Treinos do dia anterior ao dia do Treino Classificatório seguem o estipulado para os "Treinos de 5ª Feira", e os treinos livres do



dia do Treino Classificatório seguem o estipulado para os “Treinos de 6ª Feira”.

Artigo 26 – PESO:

26.1. Procedimento de pesagem:

O piloto deverá realizar a pesagem imediatamente após desembarcar do veículo, logo após chegar ao Parque Fechado, com a indumentária no estado em que estiver, seguindo o previsto no item 3.5.3. Todos os veículos em vistoria serão pesados sem o piloto, e o peso total (veículo + piloto) será somado. A pesagem de cada veículo poderá ser controlada a qualquer momento durante toda a Etapa.

26.2. Peso Mínimo, em treinos oficiais, classificação e corridas:

O Peso mínimo será a soma dos pesos do veículo e mais o do piloto (vestido com sua indumentária completa, macacão, underwear, hans, balaclava, capacete, luva, meias e sapatilha) que não poderá ser inferior a 610 Kg. Se o peso mínimo for inferior ao previsto por este regulamento, o competidor será penalizado com a desclassificação.

O veículo que não conseguir chegar ao local de pesagem, por meios próprios, será resgatado pelos veículos de apoio e será submetido ao procedimento acima descrito. O procedimento de pesagem será realizado da seguinte forma: A pesagem ocorrerá sob o controle dos Comissários Técnicos, onde o veículo com motor desligado e o piloto permanecendo imóvel dentro do mesmo. Um auxiliar técnico ficará encarregado de administrar a direção do veículo, nas manobras de posicionamento nas balanças. O veículo em condições de pesagem o será no estado em que chegar à balança da Vistoria. Peças ausentes por qualquer motivo não serão montadas ou consideradas para a pesagem.

26.3. As balanças aprovadas pela CBA e fornecidas pelo Organizador serão as únicas válidas para as vistorias de pesagem e disponibilizadas para as equipes fazerem sua aferições prévias.

26.4. Qualquer tentativa de levar o Comissário Técnico responsável pela pesagem do piloto ou do veículo a engano causará a desclassificação do piloto da atividade em questão, não excluindo outras penalidades previstas.

Artigo 27 – COMBUSTÍVEL, AMOSTRAS E ABASTECIMENTO:

27.1. Somente o combustível fornecido pelo Organizador, poderá ser utilizado nos veículos em todos os momentos do evento. Antes do início de cada etapa, o fornecedor entregará o combustível aos competidores. Qualquer alteração nas especificações do combustível fornecido é proibida.

27.2. Todo veículo deve ter pelo menos três (3) litros de combustível em seu sistema de alimentação ao entrar no Parque Fechado no final dos treinos e / ou provas.

27.3. Os veículos devem ser equipados com um conector FIA para que os Comissários possam coletar amostras de combustível do tanque.

27.4. Durante as operações de reabastecimento e manuseio de combustível:

a) Os integrantes da equipe responsáveis pelo reabastecimento deverão estar equipados com roupas de proteção adequada contra incêndio.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- b) Um auxiliar, equipado com roupa de proteção adequada contra incêndio e portando um extintor preparado, deve estar presente na operação.
- c) Durante o reabastecimento, outras pessoas devem manter uma distância segura do veículo.
- d) Todas as bombas utilizadas para a transferência de combustível devem ser acionadas com interruptores não fixos e desligadas caso o operador não esteja presente.
- e) Todos os carros, equipamentos de reabastecimento e contêineres devem ser devidamente aterrados quando necessário.

NOTA: o não cumprimento das determinações deste item poderão ser punidas com multa de 3 a 10 Ups, a depender da gravidade da infração segundo avaliação dos Comissários.

27.5. O reabastecimento ou drenagem de combustível não são permitidos durante:

- a) Treinos livres, treino de classificação.
- b) Em nenhum momento durante a prova.
- c) Box aberto para formação do grid de largada.

27.6. O piloto pode permanecer dentro do veículo durante a operação, se estiver equipado com a indumentária completa.

27.7. A qualquer momento durante as sessões de treinamento coletivo oficial e / ou a Prova, o Comissário Técnico poderá coletar amostra de combustível de qualquer veículo.

Artigo 28 – PIT LANE: ENTRADA E SAÍDA:

28.1. Durante os treinos e as provas, o acesso ao Pit Lane somente será autorizado através da zona de desaceleração.

28.2. O Pit Lane será dividido em duas vias definidas a seguir:

- a) **PISTA RÁPIDA** ("Fast Lane"): aquela mais próxima do Pit Wall, que separa a pista e o Pit Lane. Qualquer veículo que estiver a qualquer momento na Pista Rápida deve ter o piloto a bordo do veículo em ordem de marcha.
- b) **PISTA DE TRABALHO** ("Work Lane"): é a via mais próxima das boxes, por isso é a única área da Pit Lane onde é permitido o trabalho nos veículos.

28.3. Nenhum equipamento poderá ser deixado na Pista Rápida se não estiver em uso imediato. Esta infração poderá ser punida com multa de 1 a 3 UPS conforme avaliação dos Comissários.

28.4. Os veículos só poderão entrar na Pista Rápida se o piloto estiver dentro do veículo, sentado, com o volante em posição e com motor acionado.

28.5. O posicionamento dos membros da equipe e os reparos nos veículos somente poderão ser realizados na área de Pit Lane atribuída a cada competidor na faixa interna.

28.6. É expressamente proibido dirigir em marcha ré no Pit Lane, com o motor ligado.

Artigo 29 – TREINOS LIVRES E CLASSIFICATÓRIOS:

29.1. O número de treinos oficiais e a duração do mesmo estão previstos neste regulamento. Todavia, se julgado necessário pelo Organizador, alterações podem ser feitas, e serão divulgadas através do Regulamento Particular da Prova (RPP) ou seus Adendos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 29.2.** Se o número de veículos inscritos em uma prova exceder o número de veículos que podem participar de uma sessão de treinamento (de acordo com os requisitos da licença do Circuito), os veículos podem ser divididos em dois grupos.
- 29.3.** A disciplina no Pit Lane e na pista e as medidas de segurança serão as mesmas para todos os treinos e provas.
- 29.4.** Em caso de infração durante uma sessão de treinos, os Comissários podem cancelar o (s) tempo (s) de volta, penalizar o piloto com posições no grid de largada que considerem adequadas.
- 29.5.** Qualquer piloto que participe de uma sessão de treinos e que, na opinião dos Comissários, bloqueie outro piloto, estará sujeito a penalidades.
- 29.6.** Cabe ao Diretor de Prova a decisão de declarar a situação da pista molhada durante os treinamentos, e neste caso comunicá-la a todos os participantes através de um painel com a frase PISTA MOLHADA ("WET TRACK") na saída da Pit Lane, PSDP e através das telas de cronometragem. A partir desse momento todos os pilotos devem acionar as luzes traseiras.
O não acionamento das luzes traseiras poderá sujeitar o piloto a trazer o veículo para os boxes para acionamento ou reparo através da Bandeira Preta com Círculo Laranja e, se não obedecida a ordem, o piloto poderá ser punido pelos Comissários Desportivos, após análise da ocorrência.

Artigo 30 – INTERRUPÇÃO DOS TREINOS:

- 30.1.** Quando for necessário interromper o treino, por obstrução da pista, devido a um acidente ou por condições climáticas ou outros motivos que impossibilitem a continuação, sobretudo em razão de segurança, o Diretor de prova ordenará a sinalização com bandeira vermelha, a partir do PSDP. Simultaneamente, outras bandeiras vermelhas serão exibidas em todos os postos de sinalização, e a luz vermelha será acesa no semáforo de saída da Pit Lane.
- 30.2.** O Diretor de prova poderá interromper as sessões de treinos quantas vezes julgar necessário e pelo tempo que considerar adequado, para atendimento a uma ocorrência, limpar a pista ou permitir o resgate de um veículo. Sempre que possível, o tempo perdido com a suspensão será compensado, de forma que o tempo previsto para o treino seja recuperado.
- 30.3.** No caso de interrupção de uma ou mais sessões de treinos oficiais, não será aceita qualquer reclamação quanto aos possíveis efeitos na classificação dos pilotos.
- 30.4.** Quando a sinalização de interrupção for acionada, todos os veículos reduzirão a velocidade imediatamente e retornarão lentamente aos seus boxes. Ultrapassagens são proibidas a menos que um veículo desloque-se em velocidade muito baixa em razão de problemas técnicos, caso em que o piloto do veículo com problemas deve sinalizar aos demais. Todos os participantes devem levar em consideração que:
- Veículos de competição ou de intervenção podem estar na pista.
 - O circuito pode estar completamente bloqueado ou obstruído devido a um acidente.
 - As condições meteorológicas podem ter deixado o circuito intransitável.
 - A pista pode ter sido invadida (por pessoas ou animais).

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- Outras ocorrências não descritas acima

Os veículos que pararem no circuito serão levados até o box para manutenções.

Artigo 31 – GRID:

- 31.1.** Ao final da sessão do treino classificatório, será publicado o melhor tempo alcançado por cada piloto, bem como a ordem do grid de largada.
- 31.2.** O grid de largada será determinado pela ordem dos tempos mais rápidos de cada piloto, levando em consideração a sessão do treino classificatório. Se dois ou mais pilotos estiverem com o mesmo tempo, aquele que registrou o tempo antes será classificado a frente.
- 31.3.** Os Comissários podem aceitar que pilotos que não registraram tempo no treino classificatório, façam parte do grid de largada.
O piloto admitido sem tempo, largará na última posição do grid de largada. A partir de dois (2) pilotos nesta situação o posicionamento será definido pela ordem inversa à da pontuação de cada um no campeonato. Em caso de empate, será realizado sorteio pelos Comissários Desportivos.
- 31.4.** O Grid de Largada para as provas será estabelecido da seguinte maneira:
Prova 1: Segunda volta mais rápida de cada piloto obtida no treino classificatório.
Prova 2: Face ao resultado da Prova 1, inversão dos 8 primeiros colocados e manutenção das posições de chegada do nono colocado em diante.
Prova 3: Primeira volta mais rápida de cada piloto obtida no treino classificatório.
- 31.5.** Qualquer piloto que não possa largar por qualquer motivo deverá informar os Comissários o mais rápido possível, antes do início da volta de formação.

Artigo 32 – PROCEDIMENTO DE LARGADA:

- 32.1.** Durante a largada de uma prova é proibido para qualquer pessoa, que não os oficiais de prova, posicionar-se no pit wall em razão de segurança.
Um membro de equipe para cada carro poderá se posicionar pit wall para auxiliar o piloto a alinhar o carro no colchete, até o momento em que o carro pare de se movimentar. A partir deste momento este membro da equipe deverá posicionar-se atrás da grade de proteção.
- 32.2.** Antecedendo a largada, haverá 10 (dez) minutos de reconhecimento de pista, durante o qual os veículos deverão passar pelos boxes a cada volta. Uma vez que decida dirigir-se às posições de largada não poderá iniciar outra volta de reconhecimento. Ao final deste tempo a saída dos boxes será fechada. Se, ao final deste tempo, pilotos ainda estiverem dentro dos boxes, não poderão mais acessar a pista para buscar sua posição de largada, e deverão largar a partir da saída dos boxes, obedecendo ao comando do Oficial de Prova ali posicionado. SE vários pilotos estiverem nesta situação, devem se posicionar em fila indiana, e dúvidas quanto ao posicionamento serão resolvidas pelo Oficial de Prova presente.



NOTA: é terminantemente proibido transitar nos pits em velocidade elevada para disputar posição de saída dos boxes, sob pena de punições desportivas e multas.

32.3. Com proximidade do início da volta de formação para largada será anunciada usando a seguinte sinalização:

Apresentação dos painéis de sinalização de 10, 5, 3, 1 minuto e 15 segundos.

- Placa de 10 (dez) minutos: proibido o acesso à pista para veículos que ainda não o tenham feito. Qualquer veículo que ainda estiver no Pit Lane largará da saída de box.
- Placa de 5 (cinco) minutos: Todas as pessoas devem, a partir desse momento, deixar o grid de largada. - Exceto os pilotos, Comissários, membros da equipe e operadores de câmeras de TV.
- Placa de 3 (três) minutos: Término do prazo para eventuais trocas de pneus e ajustes mecânicos. Qualquer veículo que não esteja no solo neste momento e não tenha as rodas montadas será penalizado.
- Placa de 1 (um) minuto: Termina o prazo para a realização de qualquer operação externa para dar partida nos veículos que estão no grid, sendo os motores acionados com os pilotos ao volante. Todos os membros da equipe devem deixar o grid, antes que o próximo painel seja mostrado.
- Placa de 15 (quinze) segundos: Caso um piloto precise de ajuda após a apresentação desta placa, deve levantar o braço, bandeiras amarelas serão agitadas para alertar aos demais pilotos que estejam atrás.

32.4. Início da volta de formação:

- a) Assim que a bandeira verde for agitada, os veículos devem ter pelo menos 1 (uma) volta de formação, mantendo a ordem do grid de largada e acompanhando o safety car que estará a frente.
- b) Qualquer piloto que não consiga dar a partida no motor, deverá levantar os braços e ficar visível para os fiscais de sinalização. Após a saída dos demais veículos, para a volta de formação, os fiscais de pista serão autorizados a remover o veículo para local seguro, posição em que a equipe poderá acessar e auxiliar o veículo. Com o problema solucionado, o piloto poderá fazer sua volta de formação, mas está proibido de ultrapassar os demais veículos que estão a frente em movimento.
- c) Se, apesar da tentativa da solução do problema, o veículo não conseguir iniciar a volta de formação, será empurrado para a área do Pit Lane pelo trajeto mais curto, e os mecânicos poderão voltar a trabalhar no veículo.
- d) Durante a volta de formação as ultrapassagens não são autorizadas, a menos que um veículo, ao sair do grid, se atrase em relação aos demais veículos, situação em que os mesmos não possam evitar a ultrapassá-lo. O veículo em questão poderá recuperar a sua posição original no grid desde que, quando passar pela linha quadriculada de controle, ainda exista pelo menos um veículo atrás do mesmo. Na eventualidade de não existir mais nenhum veículo o mesmo deverá entrar nos boxes, dirigir-se à saída do mesmo e de lá largará quando autorizado.

32.5. Os veículos posicionados na saída do Box largarão quando autorizados pelo Oficial de Prova presente.

32.6. Mudança das condições meteorológicas

- Após o fechamento do Box, se ocorrer chuva após a placa de 5 (cinco) minutos e antes da largada, um painel com a inscrição "LARGADA ATRASADA" será exibido na linha.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- A partir desse momento, as equipes terão 10 (dez) minutos para trocar os pneus dos veículos. Após este tempo, a sinalização de 5 (cinco) minutos será exibida.
- Se durante a volta de formação de grid começar a chover e a prova ainda não tiver sido declarada PISTA MOLHADA ("WET TRACK"), e seja necessário nessa altura fazê-lo, todos os veículos seguirão para o grid de largada, parando em suas posições originais. Um painel com a inscrição "LARGADA ATRASADA" será exibido na linha. A partir desse momento, haverá 10 (dez) minutos para trocar os pneus dos veículos. Após esse tempo, a sinalização de 5 (cinco) minutos será exibida e o procedimento padrão será seguido. Qualquer veículo que decidir entrar no Pit Lane largará dos boxes conforme procedimento descrito anteriormente.
- Se o início da prova for iminente e, na opinião do Diretor de provas, o volume de água na pista for tal que prejudique a segurança, mesmo com pneus para pista molhada, o Diretor de Prova poderá atrasar o início da prova.

LARGADA

- 32.7.** O grid deve ter uma formação escalonada 1 x 1.
- 32.8.** O sinal de largada será dado através do semáforo de largada (vermelho apagado) operado pelo Diretor de Prova.
- 32.9.** Quando os veículos retornam ao grid de largada no final da volta de formação, devem parar em suas respectivas posições, mantendo o motor funcionando. Uma bandeira verde aparecerá no final do grid indicando que todos os veículos estão posicionados, e o PSDP mostrará um painel com a inscrição 55 (cinco) segundos e, após este tempo, o semáforo vermelho será acionado ficando aceso. A qualquer momento depois disso, a largada será dada com o apagar de todas as luzes vermelhas.
- 32.10.** Qualquer piloto que ignorar as instruções dos fiscais de pista para parar na posição de largada correta, em posição avançada ou ainda não centralizado e alinhado em relação à marcação do grid (colchete), será penalizado com um Drive Through.
- 32.11.** Se surgir um problema quando os veículos retornam ao grid, após a volta de formação, os seguintes procedimentos serão aplicados:
- Se um veículo apresentar algum problema que possa comprometer a partida, o piloto deverá sinalizar que tem problema, levantando os braços, e será apresentada a bandeira amarela localizada.
- Caso o Diretor de Prova, em face do exposto, decida que a largada deve ser abortada, mas não é necessário que os demais veículos parem seus motores, os veículos que o puderem realizarão uma nova volta de formação, sendo o veículo ou veículos que causam o problema assinalados com bandeiras amarelas agitadas.
- A cada ocorrência como a descrita acima a duração da prova será reduzida em dois (2) minutos. Quando todos os veículos tiverem saído para iniciar uma nova volta de formação, o veículo ou veículos que não puderem largar serão encaminhados pelo resgate até o seu box, ficando a sua posição no grid vazia. A equipe do(s) referido(s) veículo(s) pode solucionar o problema no Pit Lane e, caso consiga, o mesmo poderá tomar a saída do box de onde largará. Se houver vários veículos retirados do grid por esse motivo, a ordem de sua saída do box será determinada pela ordem em que chegarem, após a resolução de seus problemas.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



32.12. No entanto, se ocorrer um problema quando os veículos retornam ao grid após a volta de formação e o Diretor de Provas decidir que a prova seja atrasada, todos seguirão os seguintes procedimentos:

- a) Se a luz vermelha ainda não foi acesa, aparecerá uma bandeira vermelha.
- b) Se a luz vermelha já estiver acesa, o PSDP apresentará bandeira vermelha, deixando a luz vermelha acesa e uma placa escrita LARGADA ATRASADA.

Os veículos devem desligar seus motores e o procedimento de largada terá início na placa de 5 (cinco) minutos.

32.13. Qualquer piloto que tenha efetuado uma largada falsa será penalizado com um Drive Through.

32.14. Se, após a largada da prova, um veículo permanecer parado no grid, os fiscais de pista deverão removê-lo imediatamente da pista em local seguro, para dar partida no motor. Se o veículo não der partida, o resgate irá removê-lo até a Pit Lane pelo acesso mais prático, onde seus mecânicos poderão fazer manutenção.

Artigo 33 – PROVA COM PISTA MOLHADA:

33.1. Quando o Diretor de Prova declarar a prova sob condição de chuva, uma placa indicadora "PISTA MOLHADA" será apresentada na linha de partida do Pit Lane e à vista dos pilotos que estão na pista, durante as primeiras 5 (cinco) voltas.

A partir desse momento, todos os veículos devem apresentar suas luzes traseiras acesas.

33.2. Uma prova que não foi declarada como situação de chuva antes da largada poderá ser interrompida pelo Diretor de Provas se durante o curso da mesma começar a chover.

Artigo 34 – PROCEDIMENTO DE SAFETY CAR:

34.1. O Safety Car será usado para neutralizar a prova por decisão do Diretor de Prova.

- Será usado para neutralizar a prova em situações de imediato perigo físico para pilotos ou Oficiais de Prova, mas não exigem a interrupção da prova;
- Início de prova sob condições excepcionais (ex: Chuva Torrencial);
- Conduzir uma relargada lançada;
- Reiniciar uma prova paralizada.

34.2. Quando a ordem de uso do Safety Car é dada, todos os postos de sinalização exibirão bandeiras amarelas agitadas e painéis com a inscrição SC, até que a intervenção do Safety Car seja concluída.

34.3. O Safety Car entrará na pista com suas luzes ligadas, independentemente de onde o líder da prova possa estar.

34.4. Todos os veículos alinharão atrás do Safety Car, com o líder mantendo uma distância de menos de 10 (dez) vezes o comprimento de um veículo em relação ao SC, e os demais veículos devem manter a formação mais compacta possível. Fica proibido qualquer ultrapassagem.

As ultrapassagens serão permitidas nas seguintes circunstâncias:

- Quando o Safety Car retornar ao Pit Lane, poderá ser ultrapassado pelos veículos assim que tiver

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



cruzado a Linha 1 do Safety Car ("Safety Car Line 1").

- Se algum veículo estiver atrasado com um problema óbvio.

- 34.5.** Enquanto o Safety Car estiver presente na pista, os veículos podem entrar no Pit Lane, mas só podem retornar quando autorizado pela sinalização da saída de box. A saída estará fechada quando o Safety Car e a fila de veículos que o seguem estiverem prestes a passar.
- 34.6.** Sob certas circunstâncias, o Diretor de Prova pode pedir ao Safety Car para conduzir o pelotão através do Pit Lane. Nestes casos, todos os veículos devem segui-lo sem ultrapassar. Qualquer veículo que entrar no Pit Lane sob essas circunstâncias pode parar em sua área designada para manutenções.
- 34.7.** Quando o Diretor de Prova decidir que é seguro finalizar a neutralização, o Safety Car apagará as luzes, indicando para os pilotos que o mesmo entrará para o Pit Lane e a relargada será ao final daquela volta. Nesse momento, o primeiro veículo da fila após o Safety Car determinará o ritmo do pelotão e, se for considerado necessário, poderá ficar distante do Safety Car mais do que cinco vezes o comprimento de um veículo.
- 34.8.** Cada volta completada com o Safety Car será contada como válida para a distância total da prova.
- 34.9.** Em circunstâncias excepcionais, uma prova pode ser iniciada atrás do Safety Car. Neste caso, o Safety Car acenderá suas luzes entre os sinais de 10 (dez) e 5 (cinco) minutos. Este será o sinal para os pilotos de que a prova começará atrás do Safety Car. Quando a bandeira verde for agitada no PSDP, o Safety Car sairá do grid, dando início a prova com todos os veículos seguindo na mesma ordem. Não haverá volta de formação.

Todos os postos de sinalização exibirão bandeiras amarelas e sinais SC.

A ultrapassagem, apenas na primeira volta, é permitida se um veículo se atrasar ao sair da sua posição no grid e os veículos atrás dele não puderem evitar a ultrapassagem.

Qualquer veículo que se atrasar na saída do grid, não poderá voltar a sua posição original caso todos os demais veículos tenham cruzado a linha de controle antes do mesmo em questão. Caso venha ocorrer o piloto deverá manter a última posição atrás dos demais veículos. Se mais de um piloto for afetado por essa circunstância, eles se posicionarão ao final da fila de veículos na ordem em que passaram pela linha de controle (junto ao PSDP)

LINHA 1 SAFETY CAR: ponto que a partir dele permite que um veículo que venha para o Box ultrapasse o Safety Car ou outro veículo que permaneça na pista. O mesmo vale quando do final da neutralização do Safety Car, que a partir deste ponto poderá ser ultrapassado.

LINHA 2 SAFETY CAR: veículo que sair do box ao cruzar a linha 2, não poderá ultrapassar outro veículo quando da neutralização do Safety Car.

Artigo 35 – SUSPENSÃO DA PROVA:

- 35.1.** Se pilotos ou Oficiais de Prova estiverem expostos a risco devido à passagem dos veículos pela pista, a Direção de Prova poderá considerar não ser possível continuar com segurança, mesmo com a neutralização do Safety Car, e a prova poderá ser suspensa.
- 35.2.** Caso necessário suspender a prova, serão exibidas bandeiras vermelhas em todos os postos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



35.3. Em face de suspensão da prova, a saída do box será fechada e todos os veículos seguirão lentamente para o Pit Lane, sendo proibida qualquer ultrapassagem, a menos que haja problemas com algum dos veículos, obrigando-o a deslocar-se muito lentamente ou parar. O primeiro veículo a chegar no Pit Lane seguirá direto para a saída, permanecendo na via rápida, e os demais veículos farão fila atrás do mesmo, deixando distância suficiente entre os veículos para que os mecânicos trabalhem.

Os veículos que não puderem retornar ao Pit Lane por qualquer ocorrência serão resgatados se e assim que possível e serão organizados na ordem em que ocupavam antes do da prova ser suspensa, conforme procedimento estabelecido no CDA/CBA.

Os veículos que estavam no Pit Lane ou na entrada do box serão organizados na ordem em que ocupavam antes da prova ser suspensa.

35.4. Enquanto a prova está suspensa:

O sistema de cronometragem não será interrompido mas, com base na duração da prova, o tempo restante da contagem regressiva será interrompido.

Será possível trabalhar nos veículos, uma vez que eles estejam parados atrás da linha da bandeira vermelha no Pit lane. Todavia, em nenhuma circunstância esses trabalhos poderão impedir a retomada da prova.

É proibido reabastecer ou retirar combustível.

35.5. A menos que seja autorizado pelos Comissários Técnicos, os veículos não poderão ser movidos da Pista Rápida do Pit Lane para qualquer outro lugar, enquanto a prova estiver suspensa. A violação deste artigo resultará em uma penalidade de Drive Through para o piloto infrator.

35.6. Se for completado no mínimo 23 (vinte e três) minutos do tempo estipulado para a prova longa (30 minutos + 1 volta) ou 15 (quinze) minutos do tempo estipulado para a prova curta (20 minutos + 1 volta) quando dada a ordem de suspensão, os veículos irão para o Parque Fechado e a prova não será reiniciada.

Se não for possível o reinício, o resultado será estabelecido conforme procedimento estabelecido no CDA/CBA.

Artigo 36 – REINÍCIO DE PROVA:

36.1. O tempo de reinicialização será o mais curto possível. Assim que for conhecido o tempo de reinício, as equipes serão informadas.

36.2. Haverá a sinalização de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto e 15 segundos.

36.3. Quando a sinalização de 3 minutos for exibida, todos os veículos devem estar no solo e ter todas as rodas devidamente montadas.

36.4. A prova será reiniciada após a saída do Safety Car, quando a bandeira verde for agitada.

36.5. Quando as luzes verdes do semáforo de saída acenderem ou a bandeira verde for agitada, o Safety Car deixará o Pit Lane e todos os veículos o seguirão com uma separação de no máximo 5 veículos.

36.6. Durante esta volta, as ultrapassagens só são permitidas se o veículo estiver atrasado ao sair da sua posição na Pista Rápida e os veículos atrás dele não puderem evitar a ultrapassagem para não atrasar o resto da fila.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 36.7.** Será aplicada uma penalização a todo o condutor que, na opinião dos Comissários, ultrapassar desnecessariamente outro veículo na primeira volta.
- 36.8.** Durante esta volta após o Safety Car, todas as regras do Artigo 34 deste Regulamento serão aplicadas.
- 36.9.** Se uma prova for interrompida de acordo com os casos previstos no Artigo 36 e não puder ser reiniciada de acordo com o disposto no Artigo 35, nenhum ponto será concedido caso o líder tenha completado menos de 2 voltas, serão atribuídos 50% da pontuação caso o mesmo tenha completado mais de 2 voltas, mas menos de 75% da distância/tempo planejado. Todos os pontos, no caso em que o líder completou mais de 75% da distância/tempo planejado.

Artigo 37 – CHEGADA:

- 37.1.** O sinal de final de prova será dado na linha de chegada quando o primeiro veículo tiver percorrido o tempo/distância da prova.
- 37.2.** Se a prova for encerrada antes do tempo/distância programada a mesma será considerada finalizada. Caso a sinalização por qualquer motivo não encerre a prova no tempo/distância, a Prova será considerada encerrada como programado.

Artigo 38 – PARQUE FECHADO:

- 38.1.** A área destinada a Parque Fechado será definida no Regulamento Particular da Prova.
- 38.2.** Todos os veículos serão conduzidos ao Parque Fechado Imediatamente após o término do treino classificatório e provas.
- 38.3.** Somente Comissários, membros da Organização e demais auxiliares encarregados da Vistoria poderão permanecer no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza, por nenhuma pessoa incluindo os pilotos poderá ser realizada sem a autorização dos Comissários Técnicos.
- 38.4.** Desde o início de cada Parque Fechado e até seu término, cada competidor deve ter, pelo menos, um mecânico a disposição, caso a sua intervenção seja necessária.

Artigo 39 – CLASSIFICAÇÃO DA PROVA:

- 39.1.** O veículo classificado em 1º será aquele que tiver percorrido o tempo e mais a distância prevista, no menor tempo. Todos os veículos serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que realizaram e para aqueles que totalizaram o mesmo número de voltas, será levada em consideração a ordem de chegada.
- 39.2.** Todos os veículos que tenham percorrido pelo menos 75% do número de voltas completadas pelo vencedor (arredondando para cima) serão classificados.



Artigo 40 – CERIMÔNIA DO PÓDIO:

- 40.1.** Os três primeiros pilotos classificados após cada uma das provas, o representante da equipe vencedora, devem estar presentes na cerimônia de premiação no pódio.
- 40.2.** No momento em que for solicitado, todos os participantes inscritos têm a obrigação de comparecer sem remuneração a todas as coletivas de imprensa programadas pela Organização do Campeonato Brasileiro de F4. Além disso, as seguintes indicações devem ser respeitadas:
- a) Imediatamente após a cerimônia de premiação, os 3 primeiros classificados da prova, deverão estar disponíveis para conferência de imprensa.
 - b) Os pilotos devem fechar o macacão e usar o boné definidos para as coletivas de imprensa.
- 40.3.** Os pilotos devem participar de qualquer atividade promocional solicitada pelo Organizador, como visita de box, sessões de autógrafos, cerimônias de premiação, coletivas de imprensa, participação em desfiles antes das etapas.
- 40.4.** Os pilotos, competidores e fornecedores cedem o direito de uso do seu nome ao Organizador para promoção, publicidade, anúncios e eventos de relações públicas, para a promoção do Campeonato Brasileiro de F4.

Artigo 41 – PONTUAÇÃO:

- 41.1.** Os pontos obtidos em cada prova para a classificação geral serão distribuídos da seguinte forma:
- 30 min de prova + 1 volta

Posição	Pontos
1	25
2	18
3	15
4	12
5	10
6	8
7	6
8	4
9	2
10	1

20 min de prova + 1 volta:

Posição	Pontos
1	15
2	12
3	10
4	8
5	6

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



6	4
7	2
8	1

- 41.2.** O piloto que conseguir a volta mais rápida em uma prova será bonificado em um (1) ponto adicional na classificação geral.
- 41.3.** O piloto que registrar o melhor tempo no treino classificatório será bonificado com dois (2) pontos adicionais na classificação geral.

Artigo 42 – PREMIAÇÃO:

- 42.1.** Os pilotos que conquistaram o troféu devem participar da cerimônia de premiação no pódio e respeitar todas as regras e instruções relativas ao procedimento.
- 42.2.** Os 3 primeiros colocados, receberão os seguintes prêmios:
 1º Piloto Classificado: Troféu
 2º Piloto Classificado: Troféu
 3º Piloto Classificado: Troféu
 Equipe Vencedora: Troféu
 Melhor Rookie: Troféu
 O Organizador do Campeonato Brasileiro de F4 manterá a titularidade e posse legal dos troféus até a publicação da classificação final de cada uma das provas. Caso o piloto, a pedido formal do campeonato, não devolva o troféu, será penalizado. A devolução do troféu será de responsabilidade exclusiva do piloto.
- 42.3.** Uma classificação da equipe será estabelecida. Para o mesmo, serão levados em consideração os dois veículos melhor classificados de cada equipe em cada prova.
- 42.4.** Os pontos que cada piloto soma para sua equipe, correspondente em cada prova serão os mesmos que ele próprio somar, com base no artigo 41.

Artigo 43 – PROTESTOS E RECLAMAÇÕES:

- 43.1.** Qualquer reclamação deve ser formulada de acordo com as disposições do CDA/CDI.
- 43.2.** Conforme indicado no CDA/CDI, qualquer recurso deverá ser interposto na forma e nos prazos lá definidos.
 Em nenhum caso serão aceitos meios de pagamento que não identifiquem as partes envolvidas na operação.

Artigo 44 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO:

- 44.1.** Ao final da penúltima etapa, todos os pilotos deverão descartar as duas piores pontuações conquistadas em provas. O Título de Piloto Campeão do Campeonato Brasileiro de F4 será concedido ao piloto, que após aplicar o descarte ao final da quinta etapa e somar os resultados da sexta etapa, obtiver o maior número de pontos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



- 44.2.** Para um resultado ser descartado, não necessariamente um piloto precisará participar da prova.
- 44.3.** Pontos atribuídos a volta mais rápida em prova ou na classificação, fazem parte do resultado final de cada prova e estará sujeito a descarte.
- 44.4.** O Título de Equipe Vencedora será atribuído à equipe que obtiver o maior número de pontos obtidos, por seus dois melhores pilotos em cada prova do campeonato, sem qualquer aplicação de descarte.
- 44.5.** Os três primeiros pilotos classificados no Campeonato Brasileiro de F-4 e melhor Rookie, bem como o representante da Equipe vencedora, devem comparecer à Cerimônia de Premiação.
- 44.6.** Se exigido pela FIA, o vencedor do campeonato deve comparecer à cerimônia anual de premiação da FIA.

Artigo 45 – EMPATE:

- 45.1.** Se dois ou mais pilotos terminarem a temporada com o mesmo número de pontos, o desempate será a favor:
- a) Aquele com o maior número de vitórias.
 - b) Se o número de vitórias for igual, para aquele com maior número de segundos lugares.
 - c) Se o número de segundos lugares for igual, para aquele que obteve o maior número de terceiros lugares, e assim consecutivamente para as próximas posições até que haja um vencedor.
 - d) Caso este procedimento persista o empate, A CBA nomeará um vencedor de acordo com os critérios do CDA.

Artigo 46 – ESTABILIDADE E INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS:

- 46.1.** Este Regulamento não será basicamente modificado e somente a Comissão Organizadora com anuência e aprovação da FIA/CBA, estabelecerá as normas corretivas que julgar convenientes.
- 46.2.** As referidas retificações serão comunicadas aos competidores inscritos no Campeonato, estabelecendo na comunicação a data de aplicação das modificações.



DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 24 de março de 2026

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 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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