



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO
M2 CUP BRASIL REGULAMENTO DESPORTIVO 2026

SUMÁRIO ARTIGO 1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO	4
ARTIGO 2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS	4
ARTIGO 3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	5
ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES	6
DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS	6
DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA	8
DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS	8
DO PILOTO “ROOKIE”	9
DAS INSCRIÇÕES DE EQUIPES	9
DO NÚMERO DE VEÍCULOS E EQUIPES PARTICIPANTES	11
DA NUMERAÇÃO DOS VEÍCULOS	11
DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES	12
ARTIGO 5 - ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS	13
DO INTERVALO ENTRE AS PROVAS	16
DA ENTRADA E SAÍDA DO PIT LANE	16
DA COMUNICAÇÃO VEÍCULO/BOX	18
DO VEÍCULO RESERVA	18
DA PONTUAÇÃO	19
DO PILOTO CAMPEÃO	19
DA EQUIPE CAMPEÃ	20
DO CRITÉRIO DE DESEMPATE.....	20
DA CLASSIFICAÇÃO	20
ARTIGO 6 – DO BRIEFING	21
ARTIGO 7 – DOS TREINOS	21
DOS TREINOS EXTRAS	21
DOS TREINOS LIVRES OFICIAIS	22
DO TREINO CLASSIFICATÓRIO	22
QUALIFYING	23
DO WARM UP	26
DOS TREINOS PARTICULARES E COLETIVOS	26
DOS TREINOS PARA PILOTOS INSCRITOS NO CAMPEONATO 2025	27
TREINOS PARA PILOTO ROOKIE	27



ARTIGO 8 - DA LARGADA E RELARGADA	27
DO GRID DE LARGADA	28
DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA	29
ARTIGO 9 - DO PARQUE FECHADO	31
ARTIGO 10 - DA VISTORIA TÉCNICA	32
DO PESO PILOTO/VEÍCULO	34
ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM	35
ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO.....	36
ARTIGO 13 - DO PÓDIO	36
ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE	36
ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES	37
ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS	38
DOS RECURSOS	38
ARTIGO 17 - DO DOPING.....	39
ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA	39
ARTIGO 19 - DA POTÊNCIA EXTRA	42
ARTIGO 20 - DAS CÂMERAS ON BOARD	44
ARTIGO 21 - DOS ETAPAS PROMOCIONAIS E FILMAGENS	44
ARTIGO 22 - DA COLETIVA DE IMPRENSA	45
ARTIGO 23 - LASTRO DE SUCESSO	45
ARTIGO 24 – HOMOLOGAÇÃO	46



ARTIGO 1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1.1 – Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “M2 CUP BRASIL”, que será realizado na temporada de 2026 (dois mil e vinte e seis) e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto por 16 (dezesesseis) provas, divididas em 7 (sete) etapas, de acordo com o calendário CBA.

Art. 1.2 – É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA - supervisionar desportiva e tecnicamente, a M2 Cup Brasil, que será promovido comercialmente e operacionalmente pela empresa Associação de Pilotos de Endurance, inscrita no CNPJ 21.534.606/0001-87, Rua Carlos Strassburger Filho, nº 5796, Industrial Norte, Campo Bom/RS CEP 93700-000, e compreenderá 1 (um) título de Campeão Brasileiro de Pilotos.

Parágrafo único: A Associação de Pilotos Endurance (CNPJ 21.534.606/0001-87) é o titular (entidade proponente) para a realização do Campeonato Brasileiro da M2 Cup Brasil 2026 (dois mil e vinte e seis), nos termos da legislação vigente.

Art. 1.3 – A “M2 Cup Brasil” será disputada na forma de uma categoria única, estando as etapas reservadas para veículos modelos BMW M2, marca e modelo “G87” conforme definidos nas Regulamentações Técnicas, e que possuem seu uso exclusivo para esta competição.

ARTIGO 2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

2. A Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA poderá, no curso da competição, alterar os regulamentos, mediante adendos desportivos/boletins técnicos que entrarão em vigor na data de sua publicação no site da entidade, e/ou, publicar adendos desportivos e técnicos.

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

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

Art. 2.3 – Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia com uma antecedência mínima de 15 (quinze) dias para a etapa. (Art. 70 do CDA).

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



Art. 2.5 – Todos os pilotos, organizadores e oficiais participantes das etapas e do campeonato comprometem-se por si próprios, por seus empregados, membros, convidados, colaboradores e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações, anexos e adendos contidos no Código Desportivo Internacional – CDI/FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria, no presente Regulamento Desportivo e no Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.5.1 – Código de conduta. (Art. 132.3 e 72, ambos do CDA) É de responsabilidade dos pilotos todos os procedimentos indevidos, palavras e atos próprios, de seus membros, colaboradores e convidados, bem como a devida observação e respeito do código de conduta, anexo a este regulamento. A inobservância do exposto poderá gerar uma punição à equipe ou ao piloto, tanto pelos Comissários Desportivos nos termos do artigo 133 (cento e trinta e três) do CDA, como pela empresa promotora no tocante aos incisos I, II, III e IV do citado artigo.

Art. 2.6 – Todos os envolvidos (confederação, federações, clubes, empresa promotora, autodromos, competidores e equipe), comprometem-se a aplicar e observar as regulamentações que governam as etapas e o Campeonato.

ARTIGO 3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Art. 3 – Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, Regulamento Particular da Prova ou o que possa substituí-lo, a indicação das entidades envolvidas FIA, CBA e Federação, bem como o Clube organizador ou a empresa promotora. (Art. 68, inciso VI; 69, inciso II e 70, inciso III, todos do CDA).

Art. 3.1 - Automobilismo de competição como é notoriamente sabido, é esporte de risco, podendo causar acidentes com lesões leves, graves, temporárias ou até permanentes aos pilotos (competidores), ao pessoal de apoio ao evento, aos oficiais de competição (diretor de provas, comissários desportivos e técnicos, bandeirinhas, oficiais de resgate, médicos, bombeiros), e aos espectadores do mesmo, ou ainda, até mesmo a morte do competidor ou de qualquer outra pessoa que esteja direta ou indiretamente envolvida no evento. Desse modo, os competidores e oficiais de competição tem plena ciência de todos os riscos envolvidos nas suas atividades, assumindo assim, a responsabilidade total e integral por quaisquer atos daí advindos ou decorrentes, aceitando livremente, e, por conseguinte, todos os resultados que poderão decorrer de sua iniciativa e/ou escolha em participar nesse tipo de esporte, não podendo, portanto, alegar desconhecimento, ou imputar quaisquer responsabilidades ou consequências por eventuais resultados indesejados ao promotor, seus diretores, funcionários, prepostos, patrocinadores, fornecedores e/ou demais colaboradores, bem como a Confederação Brasileira de Automobilismo e às Federações estaduais, ou mesmo com relação à eventuais perdas e danos decorrentes de sua participação no evento.



Art. 3.2 - Os carros deverão satisfazer as provisões da Regulamentação Técnica (Parte B), que é parte integrante da presente Regulamentação Geral.

Art. 3.3 - Todos os COMPETIDORES e profissionais que participam das etapas comprometem-se por si, por seus funcionários e/ou agentes, a observarem todas as provisões e normas desta Regulamentação Geral.

ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES

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

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

Art. 4.3 – O valor da inscrição será de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por veículo, para cada etapa.

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

Das inscrições de pilotos Art. 4.4 – Para se inscrever no Campeonato Brasileiro da M2 Cup Brasil e/ou em cada etapa, o piloto deve possuir Licença “PGC-B” (Art. 31.2 do CDA) emitida pela CBA em 2026 (dois mil e vinte e seis). Serão aceitas inscrições no formato individual ou de duplas. Os pilotos filiados às ASNs pertencentes à Codasur poderão participar e pontuarão no Campeonato de pilotos. A idade mínima de um COMPETIDOR é regida pelo CDA.

O piloto interessado deve possuir autorização e a graduação correspondente em sua ASN de origem, com validade em 2026 (neste caso, em sua carta de autorização, deverá especificar a graduação); (Art. 27.5 e 73.4, ambos do CDA) II. Os pilotos de outros países poderão participar, apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2026.

Estes Pilotos, não marcarão pontos para o Campeonato de Pilotos, nas provas que participarem. (Arts. 27.1; 65.1 e 73.4, todos do CDA)

Art. 4.4.1 – Ao se inscrever o piloto acata as determinações abaixo: I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, Regulamento Particular da Prova, bem como seus anexos e adendos, e se obriga, assim como a seus auxiliares, a cumprir fielmente todos os termos; II. III. IV. V. Que aceita todas as decisões da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme Código Desportivo do Automobilismo - CDA em vigor;



Que tem ciência e concorda que a CBA tem o direito de uso de sons e imagens durante as etapas, e que poderá utilizar no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do automobilismo nacional, bem como nas verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos e interesses da empresa promotora da etapa junto aos veículos de mídia e imprensa; (Art. 83.1 do CDA);

O piloto deverá atender todas as determinações firmadas no Contrato de Credenciamento entre Equipe/Piloto e a empresa promotora, principalmente no que se diz respeito a publicidades obrigatórias, tais como, uso de macacão e do boné no pódio, patrocínios obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios nos carros, estar presente no cerimonial do pódio, estar disponível para coletiva de imprensa pós prova, atender o público presente no horário de visitação aos boxes e outras obrigações que estarão especificados no contrato. O não cumprimento de qualquer destes itens, poderá implicar uma multa de até 100 (cem) UP's a critério do promotor da etapa. (Art. 137 do CDA);

Que tem ciência de que todos os direitos, questionamentos ou reclamações devem ser pleiteados por escrito, dirigidos ao Diretor de Prova ou ao seu adjunto e, na ausência destes ou nos casos de recursos, aos Comissários Desportivos ou à secretaria de prova, com registro e protocolo; (Art. 150, 150.1 e 158 do CDA) VI. Compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos até o exaurimento de todas as instâncias da Justiça Desportiva nos termos do parágrafo primeiro do artigo 217 da Constituição Federal Brasileira de 1988. Dos pilotos convidados pela empresa promotora.

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

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

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

Da numeração dos veículos

Art. 4.7 – Cada veículo possuirá um número vinculado ao seu piloto ou pilotos, no caso daqueles que irão competir em duplas. Os números são pessoais e não poderão ser alterados, durante o Campeonato. No caso de substituição do piloto, artigo 4.6 do presente regulamento, outro número será colocado no veículo enquanto durar a substituição.

Art. 4.7.1 – Novos pilotos que acessem a categoria devem efetuar a reserva de seu número junto à empresa promotora.

Art. 4.7.2 – A forma, cor, dimensão e posicionamento dos números dos veículos devem seguir as determinações da empresa promotora, descritas no Contrato de Credenciamento e no Guia de Aplicação da categoria, sob pena de ser impedido de acessar na pista até regularizar a situação. (Art. 8.1 do CDA)

Art. 4.7.3 – Todos os veículos deverão seguir o layout definido no Contrato de Credenciamento/ Guia de Aplicação, sob pena de ser impedido de acessar na pista até regularizar a situação.

Art. 4.7.4 – O nome do piloto, seu grupo sanguíneo e fator RH devem aparecer no macacão e no veículo. (Art. 40.1 do CDA) Das obrigações dos pilotos e equipes.

Art. 4.8 – É obrigatório o uso de Hans, macacão, “underwear” completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela FIA/CBA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável. (Art. 40 do CDA).

Art. 4.9 – Todos os competidores devem se assegurar que seus veículos respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas.

Art. 4.10 – Durante qualquer atividade oficial de pista, com box aberto, somente poderão estar no “Pit Lane” e no “Pit Wall”, membros de equipes da categoria que estiverem em atividade, devidamente credenciados e com a braçadeira de identificação. Além destes, somente imprensa credenciada com jaleco, oficiais da CBA, seguranças da etapa e membros da organização.

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

ARTIGO 5 - ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

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

Art. 5.1 – A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, com anuência dos Comissários Desportivos, por motivos de segurança, independentemente do número de veículos participantes. (Art. 48 do CDA)

Art. 5.2 – A M2 Cup Brasil será composta por etapas com duas provas de 30 minutos + 1 (uma) volta cada. Para inscrições de duplas, cada piloto deverá participar de pelo menos uma prova da etapa. Em caso de dupla, os pontos obtidos pelo piloto que estiver ao volante em determinada prova serão automaticamente replicados ao seu parceiro de dupla, ainda que este não tenha participado da referida prova. Para efeito de classificação no campeonato, a pontuação acumulada da dupla será idêntica para ambos os pilotos ao final de cada etapa, garantindo a paridade de resultados entre os parceiros de um mesmo veículo.

Art. 5.3 – O vazamento de combustível na pista durante a prova deverá ser tratado como item de segurança, devendo o veículo ser sinalizado/chamado pela direção de prova para retornar ao seu box para avaliação dos comissários técnicos, manutenção se necessário e, se estiver em condições, ser liberado para retornar à prova. (Art. 123.4 do CDA).

Art. 5.4 – As manutenções mais demoradas, durante a prova, deverão ser realizadas dentro da garagem do box, pela equipe técnica da categoria.

Art. 5.5 – As provas não serão paralisadas por causa da chuva, exceto por questões de segurança, no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova. (Art. 124, inciso III do CDA).

Art. 5.6 – O final da prova será definido pela apresentação da bandeira quadriculada branca e preta, para o primeiro carro, no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP). (Art. 127 do CDA)

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

Do Intervalo entre as Provas

Art. 5.8 – Regras específicas para o intervalo entre provas, quando necessárias, estarão previstas no Regulamento Particular da Prova.

Da entrada e saída do pit lane

Art. 5.9 – Será designada como “zona de entrada do pit” a seção da pista formada entre a faixa transversal definida como “Safety Car Line 1” e a faixa do início do pit lane (início do controle de velocidade). (Seção XI do CDA).

Art. 5.10 – Será designada como “zona de saída do pit” a seção da pista formada entre a faixa do fim do pit lane (fim do controle de velocidade) e a faixa transversal definida como “Safety Car Line 2”.

Art. 5.11 – Uma marcação divide o pit lane em toda sua extensão na frente dos boxes em duas pistas, onde a pista mais próxima do box é designada como a faixa de trabalho e a pista mais próxima do “pit wall” é designada como a faixa rápida. A definição exata e os limites entre a faixa rápida e a faixa de trabalho em cada autódromo serão abordados no briefing. Parágrafo primeiro: Os veículos podem usar a faixa rápida somente quando o piloto estiver dentro do mesmo, sentado em sua posição normal e com motor ligado.

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

Art. 5.12 – Durante as provas das demais categorias, por motivo de segurança, não será permitido que veículos da M2 Cup Brasil circulem pelo pit lane.

Art. 5.13 – É de responsabilidade do piloto, ao deixar a faixa de trabalho e acessar a faixa rápida do pit lane, não colocar em perigo os demais veículos e pessoas que se encontram no pit lane. O simples fato de um piloto ter que diminuir a velocidade, já estando na faixa rápida, a fim de evitar uma colisão traseira com um piloto que acabou de sair na sua frente, não é considerado como atitude faltosa.

Art. 5.14 – Toda e qualquer manobra ou atitude que possa comprometer a segurança dentro do pit lane, será analisada pelos Comissários Desportivos podendo ser aplicada uma penalização para o piloto.

Art. 5.15 – As penalidades para condução perigosa na área do pit lane serão:

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

Art. 5.16 – Da faixa da entrada/início até a faixa da saída/fim do pit lane, a velocidade máxima permitida será de 45 Km/h (cinquenta quilômetros por hora), que será controlada por sensores da cronometragem e/ou por radares de velocidade.

Manter velocidade desnecessariamente abaixo do limite estabelecido, acarretar avaliação pelos Comissários Desportivos e consequente penalização de acordo com o CDA/CBA 2026. (Seção XI do capítulo XV do CDA) I.

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

- I. Durante os treinos livres, o piloto perderá 5 (cinco) minutos no treino subsequente;
- II. Durante a classificação, o piloto será penalizado com a perda de 3 (três) posições no grid de largada;
- III. No decorrer da prova, será aplicado um “drive through”;
- IV. Infração no decorrer da prova, mas sem tempo hábil para o drive through, será aplicado a penalidade em tempo. (Art. 138.3, inciso I do CDA)

Art. 5.17 – Em nenhum momento um veículo, com motor acionado, poderá andar com a marcha ré no pit lane. (Art. 137, item 19 do CDA)

Da comunicação veículo/box

Art. 5.18 – É permitida sinalização através de placas e comunicação verbal através de rádio.

Da substituição do veículo

Art. 5.19 - Um carro substituto, fornecido pelo PROMOTOR ou mesmo por empréstimo de outro COMPETIDOR, poderá ser utilizado para a participação em qualquer atividade de pista. A cessão por empréstimo de outro COMPETIDOR, somente será permitida com autorização expressa do PROMOTOR. Em qualquer das duas hipóteses anteriores, o COMPETIDOR que utilizar um veículo cedido preservará seu lugar obtido para o grid de largada com este, assim como todos os resultados que o COMPETIDOR alcançar com o carro substituto.

Durante as sessões de treino, o CARRO RESERVA será emprestado preferencialmente ao COMPETIDOR que for acometido de quebra mecânica não decorrente de mau uso ou, na ausência desta hipótese, poderá ser emprestado para COMPETIDOR que tenha sofrido quebra mecânica por mau uso ou tenha se envolvido em acidente. O CARRO RESERVA só estará apto a participar das atividades de pista se estiver com o peso, BOP, pneus pertencentes ao competidor, bem como o numeral e os adesivos obrigatórios da categoria devidamente instalados.

Da pontuação

Art. 5.20 – A pontuação para o campeonato, em cada prova, será atribuída aos pilotos conforme descritivo abaixo:

Posição	Prova 1	Prova 2
1	30	30
2	26	26
3	22	22
4	19	19
5	17	17
6	15	15
7	14	14
8	13	13
9	12	12
10	11	11
11	10	10
12	9	9
13	8	8
14	7	7
15	6	6
16	5	5
17	4	4
18	3	3

Na eventual separação da dupla de pilotos ao longo do campeonato, a pontuação conquistada permanece para ambos.

Do descarte

Art. 5.21 - Na aplicação do sistema de descarte, deverá ser observado que os Pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

Art.5.22 - Também serão válidas para descarte:

- I. Corridas em que o COMPETIDOR não compareceu;
- II. Vorridas para as quais o COMPETIDOR não se inscreveu.

Do piloto campeão

Art. 5.23 – Ao final da temporada, todos os pilotos terão descartadas as duas piores pontuações (N-2), - independente de quem participou da prova, no caso de duplas - com exceção dos resultados das duas últimas provas do ano (prova 1 e 2 da última etapa do ano) que não poderão ser usadas para os descartes. O piloto campeão será aquele que obtiver a soma do maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.22), após efetuar os descartes.

Do critério de desempate

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

- a. Maior número de vitórias.
- b. Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.
- c. Melhor colocação na última prova do ano.

Se ainda assim persistir a igualdade, a melhor colocação será do piloto que atingiu antes a pontuação final obtida, já apurada com os descartes. Não havendo vencedor após a aplicação dos critérios acima, os concorrentes serão considerados oficialmente empatados. Dividirão a mesma colocação, aparecendo nas tabelas e classificações em ordem alfabética.

Da classificação

Art. 5.25 – Não pontuarão no campeonato os veículos que abandonarem a prova sem completar pelo menos de 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas completadas pelo vencedor (arredondado para baixo).

Art. 5.26 – A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial a divulgação dos novos resultados será realizada pela CBA.

ARTIGO 6 – DO BRIEFING

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

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

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

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

ARTIGO 7 – DOS TREINOS

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

Dos treinos extras

Art. 7.1 – Caso haja treinos extras, estes serão realizados com datas, locais e regulamentação específica e serão definidos pela empresa promotora.

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

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

Dos treinos livres oficiais

Art. 7.2 – Cada etapa será composta de dois treinos livres oficiais de 20 minutos. Caso haja alteração na formatação do treino livre oficial a mesma estará prevista no Regulamento Particular da Prova.

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

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

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

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

Do treino classificatório

Art. 7.6 – O treino classificatório poderá ter seu formato alterado pelo RPP.

Os comissários Desportivos, no uso de suas atribuições e visando segurança em razão da configuração da pista, poderão alterar o formato do Treino Classificatório. A alteração deverá ser amplamente divulgada, informando a existência do adendo ao RPP da etapa e com o devido protocolo de recebimento do comunicado pelos pilotos, assinado pelos mesmos.

Qualifying

Art. 7.6.1 – Todos os pilotos inscritos participam do Qualifying, que terá a duração de 10 minutos com os pilotos divididos em dois grupos de nove carros cada um.

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

Parágrafo segundo: Concluído o treino classificatório, grupo único, os grids de largada das provas serão definidos da segunda forma:

Prova 1: Será considerada a volta mais rápida de cada piloto;

Prova 2: Ao término da prova 1, os 8 (oito) primeiros colocados serão invertidos, mantido as posições dos demais, ou seja, do nono em diante.

Art. 7.6.2 – Durante todas as sessões do treino classificatório não será permitida troca, rodízio, aquecimento e/ou resfriamento de pneus, sob pena de exclusão do treino, salvo nos casos em que:

- I. Os Comissários Técnicos, visando à segurança, poderão determinar a troca de pneu. Esta substituição será feita por outros pneus do mesmo carro elegíveis para o classificatório e lacrados para a etapa. Caso o piloto não possua pneu para tal substituição, o PROMOTOR poderá ceder um pneu usado, a partir da segunda etapa.
- II. Ocorram alterações climáticas decretadas pelo Diretor de Prova, quando estará autorizada a troca dos pneus “slick” seco, para pneus de chuva, ou de pneus de chuva para seco.

Art. 7.6.3 – Durante o treino classificatório, os veículos só poderão entrar na garagem (box) com autorização dos Comissários Técnicos (Art. 113.6 do CDA). Fica proibido o abastecimento de combustível durante o treino classificatório (Art. 113.8 do CDA).

Parágrafo único: Os pilotos que não atenderem o descrito acima serão excluídos do treino classificatório, largando na última colocação no grid.

Art. 7.6.4 – Durante todo o treino classificatório todos os veículos participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos, largando na última colocação no grid, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.5 – Em caso de bandeira vermelha com menos de 3 minutos para encerramento do Qualifying, o cronômetro retornará para 5 minutos na regressiva

quando reiniciar a sessão. Este procedimento, caso necessário, acontecerá uma única vez por sessão.

Art. 7.6.6 – Se um veículo apresentar problemas técnicos durante a Classificação deverá ser retirado pelo resgate apenas se estiver em situação de risco e será colocado em um lugar seguro, de onde poderá retornar aos boxes somente ao término da sessão vigente, porém não poderá retornar ao treino classificatório. (Artigo 113.7 do CDA)

Art. 7.6.7 – Durante o Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.8 – Não serão admitidos recursos e/ou reclamações por possíveis prejuízos ou benefícios de qualquer piloto sobre as condições climáticas e/ou da pista durante todo o transcurso do Treino Classificatório.

Art. 7.6.9 – O piloto que durante o treino classificatório prejudicar o desempenho de outro concorrente poderá ser penalizado com uma advertência, perda de 03 posições no grid, perda da melhor volta ou a exclusão do treino classificatório, largando em último lugar no grid, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.10 – Se uma paralização do treino classificatório, na opinião dos Comissários Desportivos, for causada deliberadamente por um piloto, este poderá perder a melhor volta ou ser excluído do restante do treino classificatório, largando em último lugar no grid.

Art. 7.6.11 – Se mais de um piloto não conseguir registrar um tempo de volta no treino classificatório, eles serão posicionados no grid de largada observando a seguinte preferência entre eles:

- I. Pelo melhor tempo obtido no último treino livre;
- II. Pelo melhor tempo obtido no penúltimo treino livre;
- III. O mais bem posicionado no campeonato (campeonato do ano anterior no caso da primeira etapa do ano);
- IV. Aquele que esteve mais próximo de conseguir registrar um tempo;
- V. Aquele que se inscreveu primeiro;
- VI. Sorteio.

Art. 7.6.12 – Uma vez que os posicionamentos dos pilotos sejam estabelecidos conforme treino classificatório, as penalidades referentes ao grid de largada serão aplicadas observando a seguinte ordem:

- I. Primeiro - o piloto que em etapas anteriores foi penalizado em um número de posições no grid de largada, para cumprir nesta etapa em questão;
- II. Segundo- o piloto que foi penalizado em um número de posições no grid na etapa atual;

III. Terceiro - o piloto que foi penalizado com a exclusão da etapa anterior.

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

Art. 7.6.13 – Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo inciso II do artigo 116.1 do Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

Dos treinos particulares e coletivos

Art 7.7 – Treinos particulares com veículos que façam parte do campeonato M2 Cup Brasil são proibidos.

Parágrafo único: Treinos Coletivos poderão ser programados pela empresa promotora.

ARTIGO 8 - DA LARGADA E RELARGADA

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

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

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

Do grid de largada

Art. 8.2 – Na primeira prova da etapa, o grid de largada será definido com base na melhor volta de cada piloto no treino classificatório.

Art. 8.2.1 – O grid de largada para a segunda prova da etapa, será definido em função da inversão dos oito primeiros colocados da primeira prova, ou seja, o oitavo colocado larga na primeira posição e o vencedor larga na oitava posição, o segundo colocado larga na 7ª e assim sucessivamente. Da nona posição em diante segue a ordem de chegada da 2ª prova.

Art. 8.2.2 – Caso haja posições em aberto no grid de largada o espaço deverá ficar vago, conforme artigo 116.3 do CDA. Pilotos que acessaram o pit lane ao final da 1ª prova e aqueles que foram resgatados poderão largar do box.



Art. 8.2.3 – Qualquer competidor cujo veículo estiver impossibilitado de se apresentar para a volta de apresentação deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box (Art. 117.5 do CDA).

Art. 8.2.4 – Procedimento de abertura e fechamento do box para a formação do grid de largada, estarão previstos no Regulamento Particular da Prova.

Dos procedimentos de largada

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

Art. 8.3.1 – A abordagem para indicar o início de uma prova será anunciada por painéis de 10 (dez) minutos, 5 (cinco) minutos, 3 (três) minutos e 1 (um) minuto, onde cada um dos painéis será acompanhado por um sinal/aviso sonoro. (Art. 111 do CDA):

Parágrafo único: Além dos oficiais de prova e os membros da organização, somente integrantes do staff técnico da categoria, devidamente identificados, e os convidados com credenciamento específico, poderão acessar o grid. Após a sinalização 5 (cinco) minutos para o início da volta de apresentação, todos deverão deixar o grid de largada, com exceção dos oficiais da CBA e de integrantes do staff técnico de cada veículo. Quando a sinalização de 3 (três) minutos for exibida, todos os veículos no grid deverão estar no solo, com rodas fixas e mais nenhuma intervenção mecânica será permitida, à exceção da utilização da fonte de energia elétrica externa.

Art. 8.3.2 – A infração à regra quando da sinalização de 3 (três) minutos, qual seja, intervenção mecânica no veículo, resultará na penalidade de um drive through, logo após a largada, durante a prova.

Art. 8.3.3 – Após a sinalização de 1 (um) minuto, os motores deverão ser acionados e os integrantes remanescentes deverão deixar o grid de largada. Se algum veículo não ligar ou o piloto for incapaz de dar início à volta de apresentação, a bandeira amarela será agitada próximo ao veículo para alertar aos demais pilotos.

Art. 8.3.4 – Se a pista estiver molhada, o Diretor de Prova poderá determinar condição de chuva podendo dar a largada com o “Safety Car” (Art. 117.3 do CDA). O Diretor de prova dará esta informação através do sistema oficial de mensagens. O início da prova será configurado quando o primeiro colocado passar pela primeira vez na linha quadriculada de largada/chegada, ou, excepcionalmente, em outro local que deverá ser informado no RPP.

Art. 8.3.5 – Se o início da prova é iminente e, na opinião do Diretor de Prova, o volume de água na pista é tal que não oferece segurança mesmo com pneus de chuva, o início pode ser atrasado, sendo exibido o painel de LARGADA ATRASADA.

Informações sobre a duração estimada do atraso e/ou a nova hora de início serão dadas através do sistema oficial de mensagens. O procedimento de início de prova recomeçará com a sinalização de 10 (dez) minutos.

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

Art. 8.3.7 – As ultrapassagens na volta de apresentação somente serão permitidas se um carro demorar a partir quando estiver deixando sua posição no grid e os carros que ficarem atrás dele não puderem evitar ultrapassá-lo. Este carro que se demorou a sair para a volta de apresentação somente poderá voltar à sua posição original se ainda existirem carros atrás dele que não tenham passado pela linha de largada, caso contrário deverá largar na última posição do grid. (Art. 117.1.1 do CDA)

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

Art. 8.3.8 – Quando um piloto for incapaz de iniciar a volta de apresentação, assim que todos os demais veículos passarem, inclusive os veículos oficiais de resgate, um membro da equipe poderá tentar corrigir o problema, utilizando uma bateria auxiliar. Não é permitido empurrar o veículo para ligá-lo. Após o problema solucionado, o piloto poderá se juntar aos demais competidores, mas deverá largar na última posição. Se o veículo com problema não conseguir sair por seus próprios meios, será resgatado para o pit lane. O veículo com problema poderá ser reparado e voltar para a pista largando dos boxes, após a passagem do último carro do pelotão pela “Safety Car Line 2”.

Art. 8.3.9 – Os veículos devem aproximar-se do corredor de largada a uma velocidade constante, a ser definida no Regulamento Particular da Prova, em duas filas paralelas, conforme instruções no briefing.

Art. 8.3.9.1 – Ao aproximar-se da largada, as duas filas de veículos devem estar juntas às faixas ao centro da pista. Qualquer veículo que se afaste ou passe sobre as faixas de referência poderá ser punido. Na eventualidade da ausência de um veículo para largada, esta posição/espço deverá ser preservada pelo veículo que venha logo atrás. (Art. 116.3 do CDA)

Parágrafo primeiro: Qualquer violação e/ou não conformidade com as disposições contidas neste artigo poderá ser punido com um drive through para o piloto infrator.

Parágrafo segundo: Como previsto no artigo 118.1.1 do CDA, independente dos incidentes que possam ocorrer após a largada, a prioridade de análise será a Queima de Largada, devendo ser informada ao Piloto infrator até o fechamento da 5ª volta, no máximo.

Art. 8.3.10 – Para circuitos onde a largada é aplicada na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização De Prova) o cronômetro de início da prova será acionado após a volta de apresentação, quando o 1º colocado do grid de largada passar pelo PSDP. (Art. 119.1 do CDA)

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

ARTIGO 9 - DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 9 – A vistoria técnica inicial dos veículos será realizada em horário e data a serem definidos através do Regulamento Particular da Prova.

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

Art. 9.1 – Os veículos não poderão estar na pista, em qualquer momento da etapa, sem o para-choque dianteiro, capô dianteiro, para-brisa dianteiro e portas dianteiras. Estas peças deverão estar montadas e presas no veículo, em condições que exerçam suas funções principais. A critério dos comissários, o veículo poderá ser chamado ao box para que estas peças sejam arrumadas ou recolocadas.

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

Art. 9.2 – A critério dos Comissários Técnicos, vistorias complementares poderão ser realizadas a qualquer momento mediante solicitação do PROMOTOR.

Art. 9.3 – A Direção de Prova poderá determinar que qualquer veículo envolvido em acidente seja parado e vistoriado pelos comissários técnicos. (Art. 125.1, letra “d” do CDA)

Art. 9.4 – A análise de combustível poderá ser realizada por solicitação dos Comissários Técnicos, atendendo ao determinado no Regulamento Técnico do Campeonato.

Art. 9.5 – Para análise do combustível no autódromo serão utilizados equipamentos definidos pela empresa que o fornece. Quando identificada alguma divergência durante as vistorias, as demais amostras do mesmo combustível serão analisadas quanto à conformidade usando a cromatografia como teste. Existindo a confirmação que o combustível apresentou irregularidade o piloto será desclassificado de todos



os resultados da etapa que estiver associada a infração. Os procedimentos e coleta do combustível a ser analisado deverão seguir o protocolo definido pela CBA.

Art. 9.6 – Todas as irregularidades técnicas e/ou desportivas constatadas serão informadas imediatamente também à empresa promotora do campeonato, que poderá fazer a divulgação do fato às demais competidores ou, ainda, à imprensa.

Art. 9.7 – Todos os pilotos inscritos no Campeonato serão pesados utilizando seu equipamento completo de prova em cada etapa.

Art. 9.8 – A pesagem obrigatória dos pilotos, com seu equipamento completo de prova, deverá ser realizada antes do primeiro treino oficial. O piloto que não comparecer para a pesagem obrigatória, no horário estipulado pela programação oficial, será desclassificado do treino, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.

ARTIGO 10 – DA CRONOMETRAGEM

Art. 10 – Todos os veículos participantes deverão estar equipados com sensores para aquisição dos tempos para a cronometragem devidamente instalados conforme descrito no regulamento técnico da categoria.

Parágrafo primeiro: É de responsabilidade da equipe verificar sempre o perfeito funcionamento do “transponder” da cronometragem. Na falta do registro do tempo da volta, nos treinos livres, os pilotos serão informados pela direção de prova e deverão parar imediatamente no box para corrigir o problema. Se a falta do registro dos tempos de volta ocorrer em provas, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o veículo em questão vá para o box para correção do problema. Se ocorrer no treino classificatório, o carro/piloto ficará, se houver, com o último tempo registrado na respectiva sessão ou grupo, sem o direito a qualquer tipo de reclamação.

Art. 10.1 – A cronometragem poderá fazer uso de equipamento próprio de captação de imagem, com alta resolução e alta velocidade, na linha de chegada. O resultado da imagem será considerado fato inquestionável. (Art. 93.6 do CDA)

ARTIGO 11 – DA PREMIAÇÃO

Art. 11 – Serão entregues troféus aos três primeiros colocados (pilotos).

ARTIGO 12 - DO PÓDIO

Art. 12 – O pódio das provas será formado com os pilotos que finalizaram a prova em 1º, 2º e 3º lugar. Todos deverão estar presentes na Cerimônia de Premiação no Pódio, além de seguir os procedimentos especificados pelo Mestre de Cerimônias. Imediatamente após o pódio, deverão ficar disponíveis para entrevistas de televisão e uma coletiva de imprensa em local assim designado.



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

ARTIGO 13 – DA PUBLICIDADE

Art. 13 – Todos os veículos e macacões dos participantes do Campeonato deverão possuir áreas reservadas para a publicidade obrigatória, como consta no Contrato do piloto com a Empresa Promotora.

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

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

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

Art. 13.1 – É proibido o uso da seguinte publicidade:

- I. Política;
- II. Racista em quaisquer de suas formas;
- III. Religiosa. (Art. 169.3 do CDA).

ARTIGO 14 – DAS PENALIZAÇÕES

Art. 14 – Irregularidades técnicas de qualquer natureza, constatadas após uma prova, principalmente relativas a componentes adulterados, com dimensional ou material em desacordo com o componente produzido originalmente, seja na adição ou redução irregular de material ou mesmo alteração da geometria construtiva do mesmo, além do piloto infrator perder os resultados obtidos, inclusive os pontos para a equipe, será penalizado ao pagamento da multa de 100 (cem) UP's. Adicionalmente, a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro.

Art. 14.1 – No julgamento de uma atitude antidesportiva, o piloto ou pilotos considerados culpados serão punidos a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 14.2 – O piloto punido com desclassificação, não poderá ter esse resultado considerado para descarte no Campeonato em questão e perderá o direito a toda e qualquer premiação que lhe couber pela colocação alcançada. (Art. 66.2; 144 ambos do CDA)

Art. 14.3 – A critério dos Comissários Desportivos, por questões desportivas e de segurança, poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante a prova, nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regramento disposto no CDA 2025.

Art. 14.3.1 – Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada, para ser cumprida durante a prova, no momento da parada do veículo e a equipe não poderá realizar nenhuma manutenção ou qualquer outra atividade no veículo até que a pena seja cumprida.

Art. 14.3.2 – Caso a penalização em tempo não seja devidamente cumprida na parada (artigo 15.3.1 deste regulamento) ou o veículo não faça um “pit stop”, este tempo deverá ser acrescido no tempo final do piloto na referida da prova.

Art. 14.4 – Na impossibilidade de aplicar a penalização imposta durante o transcorrer da prova ou ao final dela, as penalizações serão atribuídas ao(s) infrator(es) na prova seguinte do Campeonato em que venha(m) participar e serão convertidas de acordo com os critérios abaixo:

- I. Advertência: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto já largará advertido;
- I. Drive Through: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto perderá 10 (dez) posições no grid de largada;
- II. Exclusão: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto será suspenso.

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

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

ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

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

Art. 16.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2026.

Dos recursos

Art. 16.2 – Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2026.

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

- I. Penalização por manutenção irregular após a sinalização dos três (3) minutos, no grid de largada;
- II. A perda de posições no grid de largada na próxima etapa, quando da impossibilidade de aplicar punições ao piloto durante o transcorrer da prova;
- III. Desclassificação por não atingir peso mínimo;
- IV. Desclassificação por combustível irregular;
- V. Penalização por excesso de velocidade no pitlane.
- VI. Penalização de exclusão;
- VII. Penalização de “Drive Through”;
- VIII. Penalização de “Stop and Go”;
- IX. Penalização de “Time Penalty”; Informações prestadas pelas empresas fornecedoras de itens técnicos. (Art. 160 do CDA).

ARTIGO 17 - DO DOPING

Art. 17 – Conforme previsto CDA 2026.

ARTIGO 18 – DA SEGURANÇA

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

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

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

Art. 18.2 – Os pilotos, quando na condução de seus veículos, deverão estar com o cinto de segurança afivelado e trajando sempre a indumentária completa e homologada FIA/CBA. (Art. 40.2 do CDA)

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

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

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

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

Art. 18.7 – O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela cronometragem oficial.

Art. 18.8 – Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no pit lane, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

Art. 18.9 – Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar em uma penalidade que pode ir até a exclusão do veículo e do piloto na referida prova.

Art. 18.10 – Dentro dos boxes, todos os veículos com os motores acionados, deverão obrigatoriamente usar silencioso na ponteira do escapamento. O ruído máximo tolerado não poderá ser superior a 110 dB (A), com o motor a 4500 RPM e o pedal da embreagem acionado. O não cumprimento desta norma acarretará uma multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 18.11 – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em conjunto com a CBA. As solicitações devem ser encaminhadas por escrito, 15 dias antes da data da etapa. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 18.12 – Quanto à funcionalidade do sistema de iluminação dos veículos, deverão colocar ênfase no pleno funcionamento, do farol, luz de chuva e luz de freio.

Art. 18.13 – Proibido a entrada de animais no autódromo, exceto aqueles autorizados para uso da equipe de segurança e que estejam dentro da legislação vigente em caso de PCDs.

ARTIGO 19 - DAS CÂMERAS ON BOARD

Em todos os veículos participantes é obrigatória a instalação de uma câmera on board, conforme marca, modelos e especificações permitidas pelo Regulamento Técnico, para coleta de imagens dianteiras, durante os treinos livres, treinos classificatórios e a prova.

Art. 19.1 - As câmeras deverão ser instaladas em local definido pelos comissários técnicos.

Art. 19.2 - As imagens gravadas em cartão de memória específico, devidamente lacrados, poderão ser requisitadas e utilizadas pelos Comissários Desportivos a qualquer momento durante o evento, independente de reclamações desportivas formalizadas pelos pilotos.



Art. 19.3 – Nos casos em que haja falha e/ou ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe estarão passíveis de penalizações.

Art. 19.4 – Não será permitido qualquer tipo de divulgação no plano da câmera on board, espaço reservado para patrocinador da prova, exceto aos existentes no vestuário do piloto (macacão, capacete, sapatilha ou luvas).

Art. 19.4.1 – Fica autorizada a instalação de câmeras para geração de imagens para a TV nos veículos indicados pela Empresa Promotora, que regulamentará a colocação de publicidade no campo visual das mesmas no Contrato de Credenciamento.

ARTIGO 20 - DAS ETAPAS PROMOCIONAIS E FILMAGENS

A Empresa Promotora poderá liberar uso dos veículos de competição em ações promocionais e/ou filmagens, mediante solicitação prévia, com 15 dias de antecedência da data pretendida para ação.

ARTIGO 21 - LASTRO DE SUCESSO

Art. 22.1 – Ao final de cada etapa, os seis pilotos com as melhores pontuações no campeonato receberão o lastro de sucesso para utilização na etapa seguinte. A distribuição do lastro de sucesso conforme a posição dos pilotos no campeonato, segue na tabela abaixo:

Art. 22.2 – Existindo o empate na pontuação entre pilotos, o critério de desempate do campeonato será aplicado conforme previsto no Artigo 5.23.

Art. 22.3 – Os lastros de sucesso não serão contabilizados para o peso mínimo total dos veículos, e as dimensões, especificações, fixação e os posicionamentos deles no veículo, estarão descritos no regulamento técnico e anexos.

Art. 22.4 – Uma vez definido os pilotos que levam o lastro de sucesso em uma determinada etapa, passa ser compulsório a utilização deles em toda a etapa. Os pesos definidos para o lastro de sucesso serão considerados como mínimos.

Art. 22.5 – Não haverá utilização do lastro de sucesso na última etapa do ano.

ARTIGO 23 – PNEUS E CALIBRAGEM

Cada competidor receberá do PROMOTOR um jogo de pneus slick “seco” por etapa e um jogo de pneus de chuva para a temporada, conforme contrato. Em cada etapa o competidor poderá adquirir mais um jogo de pneus com o fornecedor exclusivo da categoria PIRELLI.

Durante as SESSÕES EXTRAS e as SESSÕES OFICIAIS a pressão dos pneus será determinada para cada circuito (pista) unicamente pelo fornecedor oficial de pneus do Campeonato. A pressão dos pneus pode ser reajustada dentro ou fora dos boxes



em qualquer momento, porém este ajuste só pode ser realizado por algum membro técnico do PROMOTOR ou do fornecedor oficial. Caso este ajuste seja realizado por alguém não autorizado, a atitude será considerada irregularidade técnica e passível das punições previstas no CDA/CBA e/ou CDI/FIA.

ARTIGO 24 – HOMOLOGAÇÃO

Art. 24 - O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Rio de Janeiro, 22 de maio de 2026.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente