



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR REGULAMENTO TÉCNICO 2018

Sumário

ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES.....	2
ARTIGO Nº 2: ENTENDIMENTO GERAL.....	2
ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL	2
ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES	3
ARTIGO Nº 5: CHASSI	4
ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES	4
ARTIGO Nº 7: MOTOR	6
ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL:.....	7
ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO:.....	7
ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:.....	7
ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO:.....	8
ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO.....	8
ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS:	9
ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO	10
ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS	12
ARTIGO Nº 16: FREIOS	14
ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL.....	15
ARTIGO Nº 18: PESO.....	16
ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA	17
ARTIGO Nº 20: FLUIDOS VÁRIOS.....	19
ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO.....	19
ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO	20
ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICROPROCESSADORES.....	20
ARTIGO Nº 24: TANQUINHO DE REABASTECIMENTO.....	21
ARTIGO Nº 25: HOMOLOGAÇÃO.....	22

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES

1.1 As definições utilizadas neste regulamento serão as constantes do CDA/CBA2018.

ARTIGO Nº 2: ENTENDIMENTO GERAL

2.1 Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do Campeonato comprometem-se por si próprios, e por seus empregados e agentes, a observar todas as regulamentações do Código Desportivo Automobilismo CDA/CBA, o Regulamento Desportivo da Stock Car e o presente Regulamento Técnico, assim como os adendos, se houverem.

2.2 O Campeonato é regido pelo CDI/FIA e o CDA/CBA.

2.3 Qualquer regulamentação particular de prova deve ser submetida à CBA para aprovação prévia.

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

2.5 As suas alterações serão efetuadas através de Adendos e os mesmos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, exceto as que envolvam segurança, que entrarão em vigor na data da sua publicação.

ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL

3.1 Os carros da Stock Car são carros fabricados e homologados única e exclusivamente para esta categoria, sendo expressamente proibida a participação desses carros em qualquer outra competição em todo o território nacional.

Possuem a aparência externa de carros do tipo Turismo, sendo que a participação das equipes estará sujeita ao cumprimento integral de todas as normas deste Regulamento Técnico, da Ficha de Homologação e do Manual Técnico do fabricante do carro.

Parágrafo Primeiro: De acordo com o item 2.1 os carros serão equipados com carrocerias de diversas marcas, sendo que a Empresa Promotora indicará a distribuição das marcas entre as equipes participantes do Campeonato, informando a CBA em até 20 dias antes da primeira prova da temporada, a relação das equipes e suas respectivas marcas.

A relação das equipes e suas respectivas marcas, informadas pelo promotor do evento deverá ser homologada pela CBA, seu uso será obrigatório e não poderá ser alterada durante o Campeonato.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Parágrafo Segundo: O chassi deve obrigatoriamente ser identificado com a numeração do fabricante. Esta numeração deve constar no “*Passaporte Técnico*” do carro.

Parágrafo Terceiro: Todos os itens do carro que não constam do presente Regulamento Técnico, deverão obrigatoriamente seguir o determinado na Ficha de Homologação

3.2 Todos os componentes utilizados na construção, montagem e manutenção que sejam específicos de determinado tipo, modelo e/ou fabricante através do presente Regulamento Técnico, devem ser possíveis de identificação, fato este de única responsabilidade do piloto ou equipe.

Os Comissários Técnicos podem verificar a elegibilidade dos componentes que sejam específicos de algum fabricante. Em caso de dúvida os Comissários Técnicos poderão solicitar um representante do fabricante para verificar a elegibilidade de algum componente especificado neste Regulamento Técnico. Em tal circunstância a decisão dos Comissários Desportivos será definitiva e sem recurso posterior.

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

3.3 Unicamente são permitidos retrabalhos e/ou preparações e/ou alterações de componentes e/ou sistemas e/ou conjuntos, que sejam explicitamente referidos e autorizados através do presente Regulamento Técnico e da Ficha de Homologação.

3.4 É proibido o uso de Titânio em qualquer componente do carro.

3.5 Fica automaticamente proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento pela Ficha de Homologação.

3.6 Todos os componentes do carro que possuam lacres, deverão ser preservados pelas equipes. A falta ou rompimento dos lacres será considerado item em desacordo com o regulamento e passível de punição.

ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES

4.1 Responsabilidades da CBA:

As regulamentações técnicas para Stock Car são homologadas e publicadas pela CBA.

4.2 Data de publicação para homologações:

Anualmente, a CBA publicará todas as mudanças realizadas para estas regulamentações, através de adendos técnicos, desportivos e

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



complementações da Ficha de Homologação e Manual Técnico , obedecendo aos critérios de prazos para suas validades.

4.3 Cumprimento das regulamentações:

Os carros devem cumprir com as regulamentações em sua totalidade a todo e qualquer momento do evento.

4.4 Deveres dos competidores:

É dever de cada piloto e/ou equipe provar aos Comissários Técnicos e Desportivos do evento que seus carros cumprem todas as regulamentações em sua totalidade durante todo momento do evento.

ARTIGO Nº 5: CHASSI

O chassi do Stock Car possui um desenho padrão, o qual não pode ser alterado. Este chassi é obtido por meio de um conjunto de estruturas tubulares produzido especialmente para a categoria e deverá permanecer sem alterações. Este conjunto de estruturas está detalhado na Ficha de Homologação.

ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES

A carroceria do Stock Car possui um desenho padrão, que não pode ser alterado, devendo ser utilizado conforme fornecido, salvo permissões constantes na Ficha de Homologação.

Este desenho é obtido através do uso de um kit de carenagem produzido unicamente para a categoria e comercializado pela empresa fornecedora oficial. Todo detalhamento técnico dos elementos da carroceria estão inseridos na Ficha de Homologação.

6.1. Projeções:

Nenhum acessório ou componente poderá se estender além dos limites da projeção da carroceria fornecida pelo fabricante.

Nenhum componente mecânico ou aerodinâmico, e/ou acessório poderá ultrapassar para baixo do plano inferior definido pelo assoalho, salvo os Skids laterais e as guarnições que fixam o assoalho, que deverão permanecer de acordo com a Ficha de Homologação. Ver diagramas na Ficha de Homologação.

6.2 Altura:

A distância do plano inferior do carro em relação ao solo é livre. A altura da carroceria do carro em relação ao chassi, estão definidas na Ficha de Homologação.

É proibida qualquer alteração no desenho e formato das peças originalmente fabricadas. Ver diagramas na Ficha de Homologação.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



6.3 Aerofólios e Spoilers:

Somente poderão ser utilizados o aerofólio traseiro e o spoiler dianteiro incluídos no kit padrão de carenagem Stock Car, produzidos unicamente para a categoria pela empresa designada. É proibida qualquer alteração no formato, perfil e pontos de fixação dos referidos acessórios aerodinâmicos.

6.4 Extrator Dianteiro:

Não é permitida a regulagem do extrator dianteiro e o mesmo não pode ser modificado em relação ao original.

É proibida a introdução de qualquer sistema que permita a sua regulagem ou que altere seu ângulo de ataque. Os reforços utilizados para fixação do extrator não podem ser alterados

O extrator dianteiro deve estar montado de modo a respeitar as dimensões e posicionamento conforme Ficha de Homologação .

6.5 Aerofólio:

O aerofólio traseiro deve permanecer inalterado em termos de perfil, fixações e dimensões, em relação ao definido na Ficha de Homologação .

É permitida a instalação de um “Gurney” fabricado de cantoneira de alumínio que deve ser fixada sobre o aerofólio na extremidade traseira do aerofólio.

A medida máxima do “Gurney” é de 30 mm de altura, em qualquer ponto da extensão, medido separadamente, a partir da sua base até o ponto mais alto. O ângulo de incidência máximo e mínimo da asa está limitado pelos furos e oblongos originais existentes nos suportes de fixação. Ver desenhos na Ficha de Homologação .

6.6 Carroceria:

6.6.1. Exterior: As peças que compõem o conjunto de carenagens da carroceria deverão permanecer inalteradas, exceto as modificações que constam na Ficha de Homologação .

Será obrigatório o uso da grade frontal original do carro com as modificações autorizadas na Ficha de Homologação .

Parágrafo Único: É obrigatória a instalação no teto do carro de um kit para alojamento de antena e câmara “on board” que será fornecido e instalado de acordo com detalhamento próprio.

6.7 Espaço Interior:

Fora as restrições explícitas na Ficha de Homologação , o revestimento do volume interior do cockpit do carro, pode ser modificado mediante consulta.

6.8 Fixações e reforços:

O desenho e a forma das fixações da carroceria deverão permanecer inalterados, atendendo o determinado na Ficha de Homologação .



6.9 Superfície Externa:

Os controles da carroceria poderão ser feitos através de gabaritos e equipamentos de medição tridimensional. As carrocerias com divergências serão consideradas em desacordo com o regulamento.

A tolerância máxima da diferença entre o gabarito e a carroceria é de 5mm (cinco milímetros) em qualquer ponto.

6.10 Posicionamento/montagem:

O posicionamento e a montagem devem respeitar as medidas definidas na Ficha de Homologação.

ARTIGO Nº 7: MOTOR

7.1 Motor permitido:

O único motor, incluindo todos os seus componentes internos e/ou lacrados, permitido é o denominado "Stock Car" especialmente desenvolvido para esta categoria e exclusivamente fornecido, revisado, e reparado pela empresa responsável pelos motores, informada à CBA pela Empresa Promotora.

Nenhum competidor, sob hipótese alguma poderá alterar e/ou modificar essas peças sob pena de punição, conforme o CDA/CBA.

Todos os motores dos carros participantes do Campeonato, serão lacrados e controlados pelo fornecedor de motores, estes lacres servirão de controle contra adulteração.

Os lacres usados nos motores ou em outros componentes, serão passíveis de vistoria pela área Técnica da CBA. É de absoluta responsabilidade dos competidores, preservar a integridade dos lacres.

Qualquer alteração, adulteração, quebra ou tentativa de burlar os lacres descritos neste artigo, ou em outros componentes que também possuam lacres, baseado em análise e laudo do fabricante, implicará em desclassificação sumária do carro/piloto. Não serão aceitos recursos sobre estes laudos.

Parágrafo Único: Serão permitidas três trocas de motor por carro durante todo o Campeonato. Será considerada como troca de motor aquela troca que acontecer durante as etapas do campeonato, ou seja, a partir do momento da inscrição do piloto no final de semana da etapa até o final da etapa. Não será contabilizada neste contagem as trocas de motores que ocorrerem fora do final de semana da etapa e/ou durante os treinos extras.

Deverá haver um termo de comunicação da empresa que realiza a manutenção dos motores informando os Comissários Técnicos sobre as trocas dos motores quando ocorrer.

Caso alguma equipe exceda 3 trocas de motores, o carro/piloto perderá 10 posições no grid de largada, todas as trocas posteriores serão punidas com 10 posições no grid de largada.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



7.2 Posicionamento do motor no carro: deverá utilizar o conjunto de suportes originais sem nenhuma alteração. Ver Ficha de Homologação .

ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL:

8.1 É proibido qualquer sistema ou aparelho, cujo propósito e/ou efeito seja diminuir artificialmente a temperatura do ar de admissão do motor. É proibido refrigerar o combustível.

8.2 É proibida a injeção interna e/ou externa de água ou qualquer outra substância de qualquer tipo no sistema de alimentação (mistura ar/combustível) além do permitido no presente regulamento.

8.3 Será obrigatória a instalação da tomada para captação de ar de admissão do motor "air box" de acordo com as medidas que constam na Ficha de Homologação , direcionada ao corpo de borboleta, instalada na parte interna do compartimento do motor, sendo proibida qualquer alteração, exceto as autorizações que constam na Ficha de Homologação .

8.4 Todos os componentes do sistema de captação de ar do motor deverão respeitar as medidas originais, sendo proibida qualquer alteração, exceto as autorizações que constam na Ficha de Homologação .

8.5 Bomba de Combustível:

As bombas de combustíveis deverão atender o determinado na Ficha de Homologação .

ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

9.1 Os radiadores (água e óleo) são padronizados, e fornecidos pela empresa designada, obedecendo às especificações constantes na Ficha de Homologação . É permitido o fechamento parcial da face do radiador.

9.2 É opcional o uso de ventoinha.

9.3 É obrigatório o uso de radiador de óleo. Este radiador deverá ser instalado conforme as orientações a seguir e utilizando os componentes e peças discriminados abaixo.

Deve-se realizar um recorte na tampa traseira da mesma dimensão da naca de captação do ar para o radiador de óleo do motor.

Posicionamento do conjunto no suporte da asa traseira como constantes na Ficha de Homologação .

ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

10.1 Todos os respiros de óleo devem finalizar em um reservatório específico para este fim.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



10.2 O reservatório de óleo do cárter seco deve estar localizado conforme determinado na Ficha de Homologação .

10.3 É obrigatório o uso de reservatório fornecido pela empresa responsável pelo fornecimento do motor, não sendo permitido qualquer retrabalho no reservatório ou no cárter fornecido.

10.4 Fica permitido o uso de um aquecedor de óleo do motor externo ao reservatório.

ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO:

11.1 Todo o sistema de escapamento será fabricado por empresa autorizada; e distribuído pela empresa fornecedora dos motores, não podendo sofrer alterações de qualquer ordem.

Os suportes do escapamento são livres, poderá ser colocada uma chapa de proteção na frente da sonda lambda com o intuito de evitar danos.

ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO

12.1 É obrigatório o uso de um motor de partida elétrico, conforme ficha de homologação sem nenhum retrabalho. Os pontos de fixação do motor de partida ao motor devem permanecer inalterados.

12.2 Sistema elétrico:

Os cabos do sistema elétrico devem possuir coberturas a prova de fogo.

12.3 Bateria:

É permitido o uso de somente uma bateria de 90 Amperes e de acordo com definido na Ficha de Homologação . A mesma deverá permanecer no local originalmente instalada. É proibido o uso de baterias aeronáuticas.

12.4 Alternador e regulador de voltagem:

É obrigatório o uso de alternador que deverá desempenhar sua função original não sendo permitido nenhum tipo de dispositivo manual ou automático que altere ou desligue a carga do alternador. Deverá permanecer no local originalmente instalado definido pela empresa fornecedora do motor. Deverá ser o alternador definido de acordo com definido na Ficha de Homologação .

12.5 Sistema de iluminação:

Farol dianteiro: deve ser aplicado um adesivo que reproduza o formato externo e original da imagem do farol da marca.

Lanterna Traseira: devem ser mantidas como original de linha do carro e em funcionamento para as luzes de chuva, freio e pisca alerta.

É obrigatório o uso do sistema de luz de chuva, instaladas na traseira do carro conforme a Ficha de Homologação e Manual Técnico.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Fica permitido a instalação de um sistema paralelo para o acionamento de um segundo sistema de luz de freio (tipo brake light), montado de forma a permitir a visualização pelo piloto do carro que vem atrás, instalada na região superior da parede corta fogo traseira.

12.6 Sistema limpador de para-brisas:

É obrigatório o uso de sistema limpador de para-brisa. O sistema deve permanecer conforme fornecido, sendo permitidas apenas as alterações constante na Ficha de Homologação e Manual Técnico.

O motor, a haste e a palheta do limpador de para-brisa são de livre escolha de cada equipe, porém deverá cumprir unicamente a função deste sistema.

Sistema lavador de para brisa: Permitida a instalação de sistema para lavar o para brisa com capacidade máxima de 5 litros.

12.7 Desembaçadores e ventiladores:

É permitida a utilização de desembaçadores de vidros e ventiladores, somente com esta finalidade.

12.8. Sistema de ignição:

12.8.1. Centralina BOSCH MS 4 Sport. O posicionamento deverá atender o definido na Ficha de Homologação.

12.8.2. As velas, os cabos de vela deverão ser os fornecidos com o motor pela empresa responsável, sem qualquer modificação.

12.8.3 O módulo de ignição/injeção deve ser controlado pela empresa fornecedora do motor. É proibida qualquer alteração no software do módulo de injeção.

ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS:

13.1 Embreagem:

É permitido somente o uso de embreagem multi-disco, marca RAM 8371.

O sistema de acionamento da embreagem deve ser de acordo com determinado na Ficha de Homologação.

13.2 Caixa de câmbio/diferencial:

É somente permitido o uso do conjunto câmbio/diferencial marca **X-TRAC 396B023**.

1ª. Marcha	14 x 40	Ou	1ª. Marcha	13 x 37
2ª. Marcha	16 x 36		2ª. Marcha	16 x 36
3ª. Marcha	16 x 29		3ª. Marcha	16 x 29
4ª. Marcha	20 x 30		4ª. Marcha	18 x 27
5ª. Marcha	23 x 29		5ª. Marcha	23 x 29
6ª. Marcha	21 x 23		6ª. Marcha	21 x 23

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Diferencial: 14x36

Somente o sistema automatizado de acionamento do câmbio “paddle shift” fornecido pela empresa designada é permitido, e deverá atender o determinado na Ficha de Homologação e Manual Técnico.

É permitido o uso de “Proshift” (Power-Shift) GSS-2 INKL.

É permitido o uso de “display” de marchas.

13.3 Marcha a ré:

Todos os carros devem possuir marcha ré operacional, que possa ser acionada pelo piloto, normalmente sentado.

13.4 Árvore de Transmissão:

A árvore de transmissão (cardan) deverá permanecer conforme Ficha de Homologação e Manual Técnico.

13.5 Semi-eixos e homocinéticas:

Permitido somente o uso de semi-eixos e homocinéticas de acordo com Ficha de Homologação e Manual Técnico.

ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO

14.1 Suspensão:

A suspensão do carro é do tipo independente nas quatro rodas, cada uma delas composta por dois triângulos em “A”, ancorados na estrutura tubular principal.

A suspensão do carro e os pontos de fixação deverão permanecer inalterados conforme fornecida pelo fabricante.

O ajuste da geometria das suspensões é livre, desde que dentro da faixa prevista originalmente pelos componentes fornecidos.

14.1.1 Terminais rotulares “Ball joints e Uniballs”:

É obrigatório o uso dos terminais rotulares de acordo com o determinado na Ficha de Homologação e Manual Técnico.

14.2 Revestimento com cromo:

É proibido o revestimento em cromo de qualquer componente da suspensão fabricado em aço.

14.3 Barras estabilizadoras:

As barras estabilizadoras, dianteiras e traseiras devem permanecer como fornecidas originalmente pelo fabricante autorizado. Os pontos de fixação, bem como seu sistema, não podem ser alterados.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



A regulagem das barras é livre, desde que efetuadas mecanicamente dentro dos pontos de regulagem fornecidos.

É permitido desligar ou retirar um dos mecanismos (“linkages”) que as vinculam com o sistema de suspensão.

É permitido o uso de tirantes de acionamento das barras fabricados em alumínio ou aço.

É permitida a regulagem de dentro do cockpit, porém somente os cabos de ajuste poderão passar através do cockpit.

14.4 Amortecedores:

É permitido, somente o uso dos amortecedores Koni, modelo 2812 MK-II, específicos para a categoria.

Deverão ser revisados com o fornecedor oficial da categoria para o início da temporada e lacrados com validade para o Campeonato de 2018, sendo prevista uma nova revisão pelo fornecedor após 6ª etapa.

No caso de necessidade de substituição por falha / defeito de algum amortecedor durante um evento, o fornecedor atenderá a necessidade, retendo a unidade defeituosa para os devidos reparos.

É proibido o uso de batentes diferentes dos fornecidos originalmente nos amortecedores.

Os pontos de fixação dos amortecedores, não podem ser alterados.

A qualquer momento, sob critério da CBA, os amortecedores poderão ser submetidos a vistoria para a verificação de conformidade.

É permitido o retrabalho (desbaste) de até 1 mm de cada lado interno dos Rockers dianteiros e traseiros para evitar o contato entre os olhais superiores dos amortecedores e o corpo do Rocker.

14.5 Molas dos amortecedores:

As molas dos amortecedores são únicas, ou seja, todas as molas dos amortecedores dianteiros e traseiros são iguais, lacradas e fornecidas pela empresa designada. É somente permitido o uso de uma mola por amortecedor.

14.6 É permitido o uso de arruelas com rolamentos de roletes instalados nos apoios das molas para facilitar a regulagem e também o uso de calço para ajuste de altura.

14.7 Tirantes de controle de suspensão:

É obrigatório o uso dos tirantes originais para controle de convergência, sem qualquer retrabalho, conforme fornecido pelo fabricante.

14.8 Cubos de rodas:

Dianteiros e Traseiros: é obrigatório o uso de cubos de roda fornecidos pelo fabricante autorizado, conforme Ficha de Homologação.



ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS

15.1. Rodas: OZ 11X18E55

As rodas deverão ser mantidas como fornecidas, caso seja necessária pintura, poderão ser pintadas de outra cor.

É proibido o uso de alargadores de bitola.

15.2 Sistema de fixação da roda:

Porca central, atendendo o determinado na Ficha de Homologação e Manual Técnico.

15.3 Marcas e Dimensões dos pneus:

Pneus Pirelli, Modelo PZero 2018

Chuva (com ranhura) 11x18 – 285/645 - aro18

Seco (slick) 11x18 – 305/660 - aro18

15.4 Aquecimento dos pneus:

Somente será permitido o aquecimento dos pneus para a corrida e exclusivamente com o equipamento fornecido pelo fabricante de pneus. Para os treinos livres e classificatórios, o uso de dispositivos para elevar ou diminuir a temperatura dos pneus será proibido.

15.5 Uso de aditivos em pneus:

É proibido o uso de qualquer tipo de substância que altere as características físicas, químicas e/ou mecânicas dos pneus. É proibido o uso de válvulas de controle de pressão de pneus.

Não é permitido o uso de pneus de chuva “riscados”, isto é, pneus lisos “slick” usinados com desenho de pneus de chuva.

A critério dos Comissários quaisquer pneus novos, lacrados na etapa, poderão ser mantidos em parque fechado a qualquer momento do evento.

15.6 Quantidade de pneus:

Pneus slick (liso):

1ª. etapa

Pneus novos: Permitido lacrar no máximo de 16 pneus slick (liso) novos para a etapa.

Pneus usados:

Exclusivamente para o treino de pré-temporada poderão utilizar pneus lacrados em 2017 (pneus da equipe), os mesmos poderão serão lacrados e utilizados somente na 1ª. etapa de 2018.



Para as demais etapas (da 2ª. em diante):

Máximo de 08 pneus slick (liso) novos
Máximo de 08 pneus usados da Temporada 2018.

Os pneus slick (lisos) serão lacrados em todas etapas do Campeonato.

Exclusivamente nas provas do milhão e na prova final do campeonato a definição de quantidade e modelo dos pneus serão descritos no regulamento particular da prova.

Para a primeira participação na categoria de carro e/ou piloto
- Até 16 pneus novos e um jogo de pneu usado da Temporada de 2017.

Obs: é proibido o uso de pneus usados de outro (s) carro(s) de etapas anteriores, sem a autorização dos comissários.

Pneus de Chuva:

A quantidade de pneus de chuva é livre. Em uma etapa com chuva, os pneus lisos “slick” adquiridos e não utilizados e que foram lacrados, poderão ser lacrados na etapa seguinte como pneus novos.

- a)** Os pneus definidos como “lacrados” são pneus que foram apresentados para lacração durante um evento do Campeonato em curso, mesmo que não tenham sido utilizados.
- b)** A montagem e balanceamento dos pneus deverão ser feitas, no local determinado pelo fornecedor dos pneus. A equipe que possuir, na área do autódromo, equipamento para realizar montagem e balanceamento, será excluída do evento.

15.7 Procedimentos de controle de pneus:

- a)** Todos os pneus utilizados durante o evento serão lacrados com a identificação da etapa (exceto os de chuva). Esta lacração será realizada em local e horário determinado através do Regulamento Particular da Prova.
- b)** Durante a Vistoria Técnica inicial, cada competidor deverá apresentar todos os seus pneus que serão lacrados para o evento. Os pneus não lacrados durante a Vistoria Técnica inicial, unicamente poderão ser lacrados, em outro momento, através de solicitação por escrito, a qual será analisada pelos Comissários.
- c)** Durante todo o evento os pneus serão controlados na saída de box, qualquer momento do evento quaisquer pneus poderão ser requisitados pelos comissários para nova vistoria ou para ficarem em parque fechado.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



15.8 Controles de Pressão e Temperatura de pneus por parte do fabricante:

O Fabricante dos pneus tem o direito de medir ou checar a pressão e temperatura dos pneus a qualquer momento do evento, desde que não atrapalhe o trabalho da equipe.

Caso este procedimento seja necessário durante o parque fechado, os responsáveis pela medição deverão solicitar ao Comissário Técnico autorização para realizar a medição.

Os valores registrados deverão ser mantidos em sigilo e utilizados pela empresa fornecedora de pneus como base de dados para estudos e recomendações de utilização para as equipes.

15.9 A partir da segunda etapa do campeonato, poderá haver a retenção de um jogo de pneu novo dos 10 primeiros colocados do campeonato no box dos Comissários Técnicos. Os pneus deverão ser utilizados obrigatoriamente no treino classificatório e serão liberados para as equipes uma hora antes do treino em questão.

ARTIGO Nº 16: FREIOS

16.1 Circuitos independentes:

Todos os carros possuem um sistema de freios com no mínimo 2 (dois) circuitos independentes que são operados pelo mesmo pedal. O sistema deve ser mantido conforme fornecido no carro, originalmente.

16.2 É obrigatório o uso de luz de freio, devendo o sistema estar operacional durante toda a etapa.

Os cilindros de freio devem seguir o determinado na Ficha de Homologação.

16.3 Tomadas de ar para os freios:

As tubulações de ar para refrigeração dos freios de cada roda através de dutos é parte integrante do carro e deverá permanecer inalterada, devendo seguir as especificações da Ficha de Homologação.

16.4 Pinças de freio:

Devem seguir as especificações da Ficha de Homologação.

16.5 Pastilhas de freio:

Unicamente podem ser utilizadas pastilhas de freio da marca **Fras-le**, modelo 2018 distribuída pela empresa promotora sem nenhuma alteração.

16.6 Discos de freio:

É obrigatório o uso de discos de freio marca **FREMAX** fornecido pela empresa organizadora, permitido somente as alterações prevista na Ficha de Homologação.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Os cubos de suporte dos discos de freio deverão atender o determinado na Ficha de Homologação.

16.7 Pedaleira:

Parte integrante do carro e deverá atender o determinado na Ficha de Homologação e Manual Técnico .

16.8 Regulador de freios:

Parte integrante do carro e deverá atender o determinado na Ficha de Homologação .

ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL

17.1 Combustível: Gasolina Stock Car

17.1.1. O combustível a ser consumido no evento, deverá ser o fornecido pelo fornecedor oficial apresentado pela empresa promotora e disponibilizado no autódromo.

17.1.2. Comburente:

Somente ar pode ser misturado ao combustível como comburente.

17.1.3. Aditivo:

É proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível.

17.1.4. Procedimento para análises de combustível:

A qualquer momento do evento os Comissários poderão pedir a qualquer participante uma amostra do combustível em uso, bem como nos reservatórios utilizados para armazenagem.

O procedimento de análise de combustível será definido pelos Comissários Técnicos.

17.1.5. Sempre que houver análise de combustível, a quantidade remanescente no tanque de combustível no final do treino de classificação e/ou prova, deverá ser de no mínimo 1 (um) litro, este combustível poderá ser retirado do tanque através da linha de alimentação do motor ou pela tampa de inspeção do tanque. Caso seja necessária uma re-análise de combustível para confirmação de algum problema detectado na primeira análise, 1 (um) litro adicional será exigido do carro retirado nas mesmas condições acima.

17.2 Tanque de combustível:

17.2.1. Permitido somente o uso do tanque de combustível JL 9.5.00045, sem qualquer retrabalho, inclusive com o preenchimento do volume total do tanque com espuma original, atendendo também todas as determinações da Ficha de Homologação. Será divulgado no regulamento particular de cada etapa a quantidade de esferas com volume 606 ml de polietileno a ser colocado dentro

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



do tanque de combustível para equalizar o volume do tanque de combustível. Estas esferas deverão ser mantidas integras, sem furo ou amassadas.

17.2.2. O sistema de captação de combustível "Surge tank", deve permanecer original do veículo e só as modificações ou prescrições indicadas na ficha de homologação.

17.3 Fixações e tubulações:

17.3.1. Todas as fixações do tanque de combustível (incluindo respiros ao ar, tubulações de entrada e de saída, bocais de abastecimento, ligações internas, e janelas de inspeção) deverão obedecer ao determinado na Ficha de Homologação

Os bocais de abastecimento de combustível (fêmea e macho), deverão ser da marca ATL, específicos para a categoria e todos os seus componentes deverão permanecer originais.

A instalação (da fêmea) no carro deverá atender o determinado na Ficha de Homologação.

Os Comissários Técnicos poderão vetar qualquer construção que julguem em desacordo com a Ficha de Homologação ou o presente Regulamento.

17.3.2. Nenhuma tubulação contendo combustível, ou óleo lubrificante, pode atravessar o "cockpit" sem estar isolada por uma superfície metálica que a isole totalmente da parte interna do mesmo.

Somente as tubulações de fluido de freio ou direção hidráulica podem estar localizadas no "cockpit" desde que, totalmente isolados e que cumpram as especificações técnicas de segurança e possuam conectores com rosca que precisem de ferramental para ser retirados.

17.3.3. A passagem da tubulação de combustível deve seguir a ficha de homologação do carro.

ARTIGO Nº 18: PESO

O peso mínimo do carro com o piloto a bordo, vestindo sua indumentária de competição completa, isto é, macacão, luvas, sapatilhas e capacete, e estando com a quantidade remanescente de fluídos (óleos, água, combustível, etc.) será de 1.325kg.

A pesagem será realizada com o equipamento colocado à disposição no local do evento. O resultado da pesagem é um julgamento do fato e inapelável.

Caso o peso seja inferior ao indicado no primeiro parágrafo, o competidor será penalizado pelos Comissários Desportivos de acordo com o Regulamento desportivo.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



18.1 Lastro:

Quando for necessário o uso de lastro(s) para que seja alcançado o peso total mínimo estipulado pelo regulamento, este(s) deve(m) ser firmemente fixado(s) de forma que seja necessário o uso de ferramentas para retirá-lo(s), esta fixação deverá seguir o Anexo J da FIA e posicionamento conforme ficha de homologação.

Todos os carros que não estiverem com o equipamento da Globo instalado, deverão possuir um lastro, obrigatório, com o mesmo peso do equipamento e instalado no mesmo lugar.

ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA

19.1 Extintores de incêndio:

É parte integrante do carro deverá atender o determinado na Ficha de Homologação e o mesmo deve se encontrar dentro do prazo de validade. A caixa de acionamento eletrônico do extintor devesa estar posicionada conforme ficha de homologação.

19.2 Pára-brisa dianteiro:

Para os treinos livres e classificatórios: poderá ser instalado o para-brisa de policarbonato com no mínimo 6mm de espessura ou o de vidro, sendo que este deverá seguir o descrito na Ficha de Homologação.

Para a prova: Fica a critério da equipe a utilização do para brisa de policarbonato ou o de vidro durante a prova. Caso seja utilizado o vidro laminado este deverá ser o exatamente o vidro descrito na Ficha de Homologação. O Fornecedor é definido pela empresa promotora.

É obrigatório o uso da “testeira” de fibra laminada na parte superior do para-brisa dianteiro conforme a Ficha de Homologação.

19.3 Paredes Corta Fogo:

O volume do compartimento traseiro do carro e o compartimento do motor devem estar separados do habitáculo por paredes divisórias estanques, com posicionamento e dimensões de acordo coma Ficha de Homologação

O posicionamento longitudinal das referidas paredes deve ser conforme Ficha de Homologação Stock Car . Deve ser respeitada a orientação de pintura anti-chama das regiões determinadas na Ficha de Homologação. Toda a abertura na parede corta fogo deve seguir as orientações do Anexo J da FIA.

19.4 Chave geral de corte de energia:

19.4.1. O piloto, quando sentado com o cinto de segurança atado e o volante de dirigir em posição, deve poder desligar todos os circuitos elétricos desde a ignição, a bomba de combustível, a luz de chuva, etc., através de uma chave geral de corte de energia a prova de faíscas.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Esta chave deverá estar localizada num painel e ficará claramente indicada por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de 100 mm de diâmetro.

Deverá existir também uma chave de acionamento do sistema externa que permita seu acionamento externo ao carro e uma segunda chave ao alcance do piloto, ambas sinalizadas com um símbolo e (extintor) branco em um círculo vermelho de 100 mm de diâmetro.

19.5 Espelhos retrovisores:

Externos: Obrigatório o uso de dois espelhos laterais.

Interno: Obrigatório o uso do espelho retrovisor, modelo livre, porém sem regulagem eletrônica e sem câmera.

19.6 Cintos de segurança:

É obrigatório o uso de cintos de segurança de no mínimo 5 (cinco) pontos, com a sua respectiva homologação e validade em todos os pontos validos. Caso a equipe venha utilizar o conjunto de cintos de segurança de 6 (seis) pontos, a fixação do mesmo deverá respeitar a instrução técnica da Ficha de Homologação ou do fabricante do chassis.

19.7 Banco do piloto:

Somente poderão ser utilizados bancos homologados seguindo a Ficha de Homologação.

19.8 Anel para reboque:

Todos os carros devem estar equipados com 2 (dois) anéis ou argolas para reboque, localizados 1 (um) na parte frontal do carro e 1 (um) na parte traseira do mesmo, sendo estes anéis no mínimo de cinta de nylon de 50mm ou cabo de aço de 7mm de espessura.

Estes anéis devem ser operacionais e com uma fixação robusta a qualquer momento do evento, claramente visíveis e pintados nas cores vermelha, amarela ou laranja.

19.9 Superfícies de fechamento em policarbonato:

Todas as superfícies em policarbonato devem ser de material transparente, com no mínimo 3mm de espessura. Fica permitido a instalação de uma película (não espelhada) para escurecer todas as janelas, exceto o para-brisa.

19.9.1 Janela das portas dianteiras: Serão, obrigatoriamente, em policarbonato cristal com no mínimo 3 mm de espessura.

A Janela, quando totalmente fechada, deverá ter uma abertura para que a porta possa ser aberta pelo lado externo.

É permitido pintar ou adesivar uma faixa de 120 mm na parte superior das portas dianteiras, esta medida tem como base o vértice superior da coluna traseira da porta.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



19.9.2 Janelas traseiras: deverão ser fechadas com fibra e pintadas com a tinta anti-chama como definida na Ficha de Homologação.

É permitido o uso de tomada de ar tipo NACA, com a finalidade de ventilar qualquer componente mecânico, exceto os pneus, esta Naca poderá possuir um defletor de no máximo 150 mm para forçar a entrada de ar.

É permitido pintar estas superfícies, atendendo o Lay-out fornecido pelo Promotor.

19.9.3 Para-brisa traseiro: O para-brisa traseiro deve ser em policarbonato com no mínimo 3mm de espessura, transparente, com as alterações previstas na Ficha de Homologação.

19.10 Estruturas anti-capotagem (Santo Antônio)

As estruturas anti-capotagem fazem parte integrante da estrutura tubular principal do carro e não podem ser alteradas e deve atender obrigatoriamente o definido na Ficha de Homologação e Manual Técnico .

ARTIGO Nº 20: FLUIDOS VÁRIOS

20.1 SISTEMA DE ÓLEO

20.1.1. Localização do óleo no carro (câmbio, motor, direção hidráulica e freio): Todos os reservatórios de óleo contidos no carro deverão estar situados entre a linha do eixo das rodas dianteiras e a extremidade longitudinal traseira da carcaça da caixa de câmbio/diferencial.

Todos os componentes do sistema de lubrificação deverão estar conforme determinados na Ficha de Homologação e Manual Técnico.

20.1.2. Óleo de Motor: O óleo de motor a ser utilizado no evento será fornecido única e exclusivamente pela empresa fornecedora dos motores. É proibido o uso de quaisquer tipos de aditivos de óleo do motor.

20.1.3. Óleo do Câmbio: O óleo do câmbio a ser utilizado deverá ser o indicado pelo Promotor em comunicado oficial.

20.1.4. Fluido Refrigerante do Motor: Tipo do fluido refrigerante do motor: unicamente pode ser utilizado o fluido refrigerante fornecido ou o indicado pela empresa responsável pela manutenção dos motores.

ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO

Todos os componentes do sistema de direção, incluindo a coluna e volante, deverão atender obrigatoriamente o definido na Ficha de Homologação

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO

O posicionamento longitudinal do banco do piloto deve atender obrigatoriamente o definido na Ficha de Homologação e Manual Técnico

22.1 Volante de direção

O volante de direção deve estar equipado com um mecanismo de desengate rápido, atendendo a Ficha de Homologação.

ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICROPROCESSADORES

A coleta e o registro de dados em bancos de memória de microprocessadores, de quaisquer grandezas e/ou componentes do carro a qualquer momento do(s) evento(s) oficial (is) e nos treinos coletivos, somente poderá ser feita através do equipamento homologado para a categoria.

Os equipamentos homologados são os seguintes: sistema Pi Stock Car Brasil e sistema Pi 2+2, ambos com limitação de sensores. Os sensores permitidos são os seguintes:

- Velocidade;
- RPM;
- Temperatura de água;
- Temperatura de óleo(motor e câmbio);
- Pressão de combustível;
- Pressão de óleo;
- Sensor de posição do acelerador;
- Sensor de posição do volante;
- Sensor de tempo de volta;
- Tensão de bateria;
- Sensores de aceleração lateral e linear;
- Sensores de freio dianteiro e traseiro;
- Sensor de temperatura de freio.

Os sistemas são definidos conforme Ficha de Homologação.

A empresa fornecedora dos motores poderá, a seu critério, instalar sensores no motor.

Somente serão permitidos outros equipamentos instalados com a exclusiva finalidade de gerar sinais para a transmissão de TV, sendo que os carros escolhidos pelo promotor deverão obrigatoriamente atender as necessidades de instalação dos mesmos.

23.1. É permitida a comunicação por rádio entre o piloto e qualquer pessoa, a qualquer momento do evento.

23.2. É proibida a telemetria e/ou transferência de dados do carro para uma base, enquanto o carro esteja em movimento na pista e/ou vice-versa, exceto para transmissão de TV, autorizado pela Empresa Promotora.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



23.3. É obrigatória, a instalação do sensor da cronometragem oficial, fixado no lado traseiro esquerdo do carro, na barra chata de fixação da bateria, em posição vertical, com o fio conector para cima.

Entre o sensor e a superfície da pista, não poderá existir nenhuma chapa metálica ou de fibra de carbono.

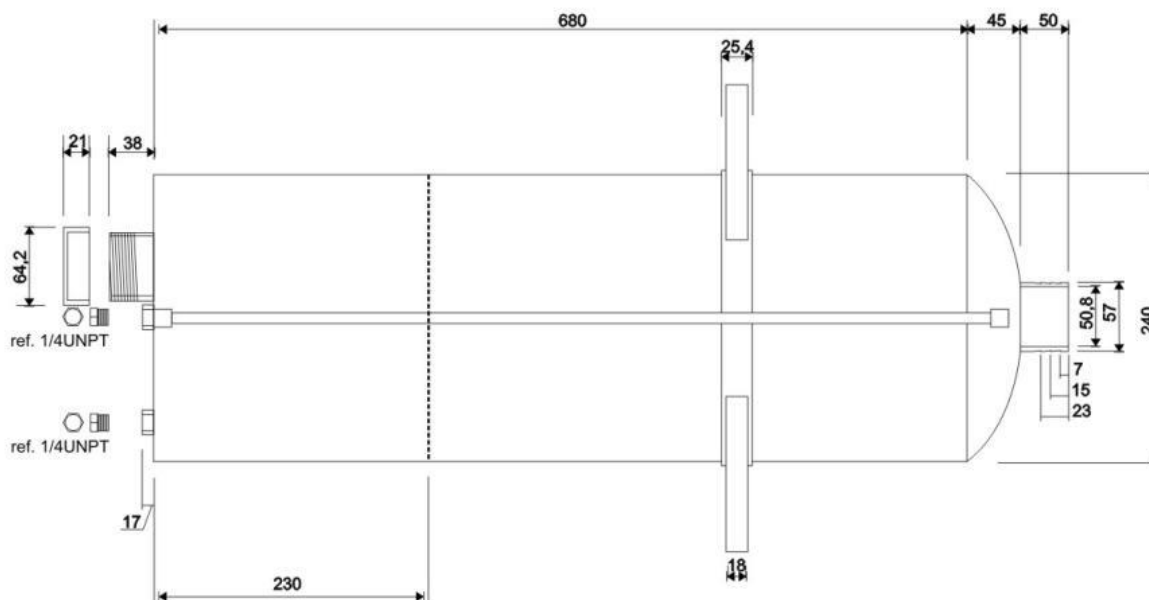
Este sensor deverá obrigatoriamente estar ligado ao sistema elétrico do carro. O cabo de alimentação do sensor deve ser contínuo sem emendas entre o sensor e a bateria. A instalação do sensor será acompanhada pela equipe de cronometragem.

Obrigatório o uso do Rastreador GPS fornecido pela empresa promotora, sendo que este deverá ser lacrado.

ARTIGO Nº 24: TANQUINHO DE REABASTECIMENTO

O reservatório para o reabastecimento nas provas com duração superior ao regulamentado deverá seguir o desenho abaixo, com tolerância de +/- 2% nas medidas, com bocal ATL modelo RE 105-E, ambos sem nenhuma alteração:

Será homologada uma curva na saída do tanquinho para facilitar o abastecimento.

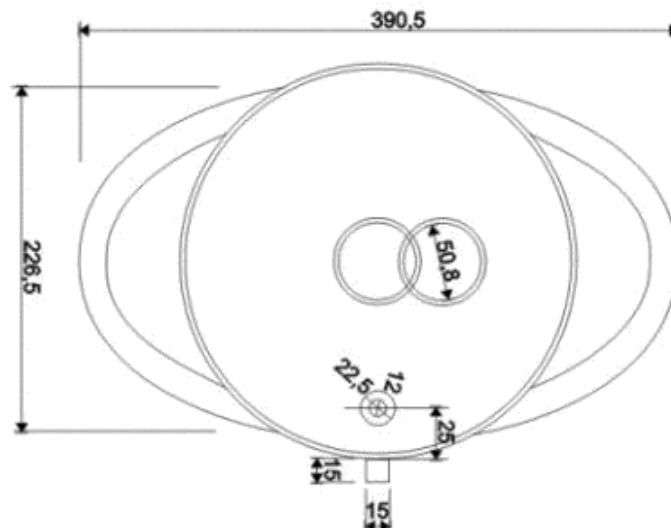


CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



ARTIGO Nº 25: HOMOLOGAÇÃO

Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no CDA e CDI.

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

Rio de Janeiro, 09 de fevereiro de 2018.

Comissão Nacional de Velocidade

Paulo Beccardi
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Waldner Bernardo de Oliveira
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br