



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE CAMINHÕES - COPA TRUCK
REGULAMENTO DESPORTIVO 2025
SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO3..... | 3 |
| ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS | 4 |
| ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS | 4 |
| ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES | 4 |
| 4.3 – DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS..... | 5 |
| 4.4 – DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA..... | 6 |
| 4.5 – DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS..... | 7 |
| 4.7 – DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES | 7 |
| ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS | 9 |
| 5.3 – DAS INTERRUPÇÕES DA PROVA/CORRIDA..... | 9 |
| 5.4 – DO VEÍCULO RESERVA..... | 10 |
| 5.5 – DA PONTUAÇÃO..... | 10 |
| 5.12 – DA VELOCIDADE..... | 12 |
| ARTIGO 6 – DO BRIEFING | 13 |
| ARTIGO 7 – DOS TREINOS..... | 13 |
| 7.1 – DOS TREINOS DE PRÉ-QUALIFICAÇÃO..... | 13 |
| 7.2 – DOS TREINOS LIVRES..... | 13 |
| 7.3 – DOS TREINOS PARTICULARES | 13 |
| 7.4 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO..... | 13 |
| ARTIGO 8 – DA LARGADA RELARGADA..... | 15 |
| 8.3 – DO GRID DE LARGADA..... | 16 |
| 8.5 – DA VOLTA DE APRESENTAÇÃO | 16 |
| ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO..... | 16 |
| ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA | 17 |



| | |
|---|-----------|
| ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM..... | 17 |
| ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO..... | 17 |
| ARTIGO 13 – DO PÓDIO | 18 |
| ARTIGO 14 – DA PUBLICIDADE | 18 |
| ARTIGO 15 – DAS PENALIZAÇÕES | 18 |
| ARTIGO 16 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS | 22 |
| ARTIGO 17 – DO DOPING | 22 |
| ARTIGO 18 – SEGURANÇA..... | 22 |
| ARTIGO 19 – DA CÂMERA ON BOARD..... | 22 |
| ARTIGO 20 – EQUALIZAÇÃO DE PERFORMANCE | 23 |
| ARTIGO 21 – IMAGENS ILUSTRATIVAS..... | 23 |
| ARTIGO 22 – DO POSICIONAMENTO DA EQUIPE NO GRID DE LARGADA | 26 |
| ARTIGO 23 – DO CALENDÁRIO / HORÁRIOS | 27 |
| ARTIGO 24 – APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO | 27 |

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS.

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**CAMPEONATO BRASILEIRO DE CAMINHÕES**”, ou simplesmente denominada “**CAMPEONATO COPA TRUCK**”, que será realizado, na temporada 2025 e consiste de provas em autônomos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo -CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto por um máximo de 9 (nove) eventos de acordo com o calendário homologado pela CBA.

Art. 1.1 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, a **Copa Truck**, que será promovida pela empresa Mais Brasil Esportes.

Art. 1.2 - O campeonato “**COPA TRUCK**” será disputado na forma de uma categoria de caminhões especialmente preparados para o esporte motorizado, usando somente cavalos mecânicos de marcas produzidas e/ou montadas e/ou comercializadas atualmente no mercado nacional por montadoras oficialmente instaladas no Brasil (SCANIA, MERCEDES, VOLVO, VOLKSWAGEM/MAN, DAF E IVECO) desde que autorizadas previamente pela Empresa Promotora, mediante carta convite.

Art. 1.2.2 – O campeonato “**COPA TRUCK**” será disputado com a divisão de 2 (duas) categorias, passando a sua nomenclatura a ser a seguinte:

A Categoria **Super Truck PRO**;

A Categoria **Super Truck ELITE**;

Art. 1.3 - É definido pela Empresa Promotora o número máximo de caminhões por marca, devendo a equipe solicitar antecipadamente a autorização de inscrição para participar. Considera-se VW e MAM uma única marca.

Art.1.4 – Conforme previsto no regulamento técnico de 2025, poderão ser aceitos pela empresa promotora a utilização de Kits de Transição Energética (KTE), desde que sigam as regras de equalização de performance e apresentem aos comissários de Declaração de Intenção de Uso, em até 4 horas antes de cada atividade de pista. Ver **Art. 20** deste regulamento.

Artigo 1.5 - Sempre que as decisões previstas nos regulamentos Técnicos e Desportivos da Copa Truck, estiverem sob escolha da Empresa Promotora, estas deverão, obrigatoriamente, possuir anuência do CTDN/CBA.



2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2 - Este Regulamento obedecerá às normas contidas no Código Desportivo Internacional - CDI, no Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, e, juntamente com seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Art. 2.1 - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança entram em vigor a partir da data de sua publicação;

Art. 2.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia;

Art. 2.3 - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatório e provas serão determinados através do Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.4 - Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do campeonato comprometem - se por si próprios, e por seus empregados e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos, contidas no Código Desportivo Internacional da FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria, no presente Regulamento Desportivo, Adendos e no Regulamento Particular da Prova. *Sob pena de sofrer sanções previstas nesses regulamentos, nos códigos e no contrato de credenciamento e outras avenças.*

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 FAU, bem como o Clube organizador ou a empresa promotora.

4 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato deverão ser analisadas pela CBA.

Art. 4.1 - É obrigatório o piloto e a equipe assinarem junto à Empresa Promotora, o Contrato de Credenciamento e Outras Avenças, antes da sua primeira participação no campeonato. As equipes que participaram em toda a temporada de 2024 (levando em conta a mesma quantidade de caminhões) receberão antecipadamente “Carta Convite” da Empresa Promotora *para participação no campeonato*



seguinte, desde que tenham cumprido todas as cláusulas dos regulamentos, contrato de credenciamento e esteja sem pendências financeiras.

A partir da manifestação formal do aceite a este convite, as equipes deverão informar os nomes de seus pilotos, para emissão do Contrato de Credenciamento para as devidas assinaturas. Só então os nomes destes pilotos estarão liberados para procedimento de inscrição.

Parágrafo único: Novas equipes e pilotos, deverão submeter solicitação de “Carta Convite” à Empresa Promotora, que poderá ou não emití-la. Quaisquer equipes e pilotos, deverão estar sem pendências financeiras com a CBA, empresa promotora ou fornecedores.

Art. 4.2 - *As inscrições em cada etapa somente serão efetuadas até o início da primeira sessão de treinos livres, em cada evento, salvo se diferentemente for autorizado pelos comissários desportivos. A inscrição terá o valor de, R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais) pagos na secretaria de provas.*

Parágrafo único: O campeonato “COPA TRUCK - 2025” será uma competição composta de, no máximo, **40 (quarenta)** caminhões/pilotos. A Empresa Promotora poderá emitir “Carta Convite” para 02 (dois) *caminhões/pilotos adicionais.*

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato “Copa Truck” os pilotos devem possuir cédula desportiva PGC“A” emitida pela CBA em 2025, observando também o **Art. 4.1** deste regulamento.

Parágrafo primeiro: Poderá ser permitido, pela CBA, que pilotos portadores da cédula desportiva PGC“B” emitida pela CBA em 2025 se inscrevam provisoriamente na categoria **SUPER TRUCK ELITE** em uma etapa e após continuar sua participação no campeonato. Para tanto, o mesmo deverá realizar treino(s), que constará(ão) do RPP e será de responsabilidade do promotor/organizador, que preceda(m) os treinos livres ou poderão ser nos treinos livres, antes do treino classificatório e provas, com um caminhão de competição participante da categoria, percorrendo, no mínimo 40 minutos de treino. Estes treinos deverão ser acompanhados por um “avaliador”, preferencialmente um piloto indicado pelo Promotor com a anuência da CBA, que fará a avaliação do desempenho e emitirá um ofício/carta, informando o resultado da avaliação ao CTDN e aos Comissários Desportivos da etapa, que poderá



autorizar que o piloto prossiga no Campeonato. O Piloto, que for aprovado na avaliação pela CBA, continuará com sua graduação PGC"B" até o final do Campeonato.

Parágrafo segundo: O piloto de outra nacionalidade, filiado a outra ASN, deverá também portar a cédula desportiva de seu país, válida para o ano de 2025 assim como a autorização da ASN de origem.

Os Pilotos filiados a ASNs pertencentes a CODASUR poderão marcar pontos no Campeonato e os Pilotos filiados a outras ASNs, poderão participar das provas, mas não marcarão pontos para o Campeonato.

Parágrafo terceiro: Todos os pilotos precisam informar o grupo sanguíneo, fator RH e se é alérgico a algum tipo de medicamento.

Art. 4.3.1 - Para cada evento o piloto somente poderá se inscrever em um caminhão.

Art. 4.3.2. - Ao se inscrever o piloto acata as determinações abaixo:

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, seus adendos e Regulamento Particular da Prova e se obriga assim, como seus auxiliares, a cumprir fielmente todos os termos;
- II. Que aceita todas as decisões da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme Código Desportivo de Automobilismo em vigor;
- III. Que tem ciência e concorda que a CBA tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizar no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do automobilismo nacional, bem como verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos da empresa promotora do evento, junto aos veículos de mídia e imprensa;
- IV. O piloto deverá atender todas as determinações firmadas no contrato de credenciamento entre Equipe/Piloto e a empresa promotora, principalmente no que se diz respeito a publicidades obrigatórias, tais como, uso do boné no pódio, bordados obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios, 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 outros, que estarão especificados no contrato.

Dos Pilotos convidados pela Empresa Promotora

Art. 4.4 - A empresa promotora poderá, a seu critério e com a anuência da CBA, convidar pilotos, inclusive estrangeiros, para participarem de eventos do campeonato, desde que os mesmos possuam licença internacional, emitidas pelas ASN de origem e suas respectivas autorizações válidas para o ano de 2025.



Da Substituição de Pilotos

Art. 4.5 - Na impossibilidade de um piloto inscrito continuar participando do evento, o mesmo poderá ser substituído por um piloto não inscrito, cuja inscrição deverá ser feita até o final do treino classificatório. Se esta alteração ocorrer após o início do treino classificatório, o piloto inscrito posteriormente largará na última posição do grid.

Parágrafo único: O piloto que foi substituído, conforme permitido acima, não poderá voltar a participar do mesmo evento.

Art. 4.6 - Caso um piloto mude de marca durante o Campeonato manterá os pontos adquiridos até o momento, mas sua pontuação, até então obtida, não será transferida para outra marca.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

Art. 4.7 - O piloto e/ou equipe, quando solicitado pela Organização, deverá apresentar a documentação do veículo de competição, comprovando a sua procedência.

Art. 4.8 - É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova, comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível etc. O não cumprimento deste item implica na penalização imediata de multa de 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.9 - Conforme o CDA é obrigatório o uso de Hans, macacão, luvas, balaclava, capacete e sapatilhas, homologados pela CBA e/ou FIA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável.

Art. 4.10 - É obrigatório que todos os adesivos especificados sejam mantidos nos caminhões de competição, em perfeito estado de conservação, durante toda a temporada, inclusive no íterim entre as provas abrangendo eventos de que os caminhões venham a participar, bem como em fotos para fins jornalísticos, publicitários e/ou promocionais. Os caminhões que não estiverem de acordo com o layout fornecido pela Empresa Promotora, nos espaços especificados no Artigo 20.1, não poderão entrar na pista para nenhuma atividade oficial.



Art. 4.11 - O numeral do caminhão deverá ter medida de 30 cm de altura usando a fonte “Impact”, na cor branca para a Super Truck e amarela fluor para a Copa Truck, sendo obrigatório no para-brisa, laterais e capota. Caso o piloto apresente outro tipo de fonte a mesma dependerá de aprovação escrita da CBA. Elementos visuais anexos ao número poderão ser usados desde que não prejudiquem a leitura dos números a distância.

Art. 4.12 - É obrigatória a identificação das marcas das montadoras nos caminhões de competição, com o logo e grade dianteira originais.

Art. 4.13 - No caminhão, macacão e capacete, deverá estar escrito o nome e tipo sanguíneo do piloto.

Art. 4.14 - Todos os membros das equipes deverão estar devidamente uniformizados para participarem do grid de largada, bem como deverão estar em posição definida pela organização do evento, conforme imagem do artigo 22.2.

Art. 4.15 - Todas as equipes deverão obedecer e seguir os padrões mínimos exigidos pela organização no que se refere à montagem de Box e tenda de cronometragem.

Art. 4.16 - Os Box utilizados pelos competidores deverão ser preservados e devolvidos, no mínimo, nas mesmas condições recebidas, sendo sua desmontagem permitida somente no horário previsto na programação.

Art. 4.17 - Todos os pneus utilizados pelos caminhões de competição, durante todo o evento, deverão estar com as letras de seu logotipo pintadas, caso a Empresa Promotora assim solicite em função de acordos comerciais.

Art. 4.18 - É responsabilidade dos Pilotos assegurar que todas as pessoas incluídas na sua inscrição, cumpram todas as obrigações referidas no CDA/CBA, nas Regulamentações Técnicas, Regulamentação Desportiva. Se um piloto não puder estar presente num evento, ele deve nomear um representante por escrito. A pessoa encarregada desta responsabilidade durante qualquer parte das provas será responsável em forma conjunta com o piloto pelo cumprimento de todas as regulamentações.

Art. 4.19 - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas.



Art. 4.20 - Todas as pessoas relacionadas de qualquer forma com um veículo inscrito, ou presente por qualquer motivo na área de paddock, boxes ou pit lane, devem utilizar credenciais apropriadas durante todo o tempo e obedecer aos limites de áreas indicadas pela organização da prova. O não cumprimento do acima exposto acarretará à apreensão da credencial, retirada da pessoa da área de credenciamento, e outras sanções, a critério dos Comissários Desportivos.

5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

Art. 5 - Cada Prova possui status de Competição Nacional, conforme definido no CDA/CBA.

Art 5.1 - A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, por motivos de segurança, independentemente do número de carros participantes.

Art. 5.2 – Quando tiver duas provas, por etapa, a duração será de acordo com Regulamento Particular de Prova, com realinhamento no grid e inversão dos 08 (oito) primeiros colocados da 1ª prova para a largada da 2ª Prova, o que poderá ocorrer de forma dinâmica durante a intervenção do Safety Car conforme RPP.

Das Interrupções da Prova/Corrida

Art. 5.3 - Caso haja a interrupção da prova, somente poderão relargar os veículos que chegarem por meios próprios nos Boxes ou no lugar designado pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo Primeiro: Se for necessário interromper a prova, será por meio de apresentação da bandeira vermelha. O carro de segurança poderá ser utilizado quando um piloto ou oficial de competição correr perigo e as bandeiras amarelas apresentadas forem insuficientes para protegê-lo.

Parágrafo Segundo: Em caso de interrupção da corrida, os caminhões que apresentarem problemas técnicos deverão se dirigir, por seus próprios meios, aos Boxes, que será de onde deverão largar para a continuação da corrida.

Art. 5.3.1 - Havendo falta de aderência na pista, por condições climáticas (chuva), o treino classificatório e/ou o treino do TOP QUALIFYING poderão ser interrompidos com bandeira vermelha e todos os pilotos/caminhões que já tenham participado terão suas voltas canceladas.

Parágrafo Primeiro: Caso ocorra disposto no artigo 5.3.1, haverá um intervalo de 20 (vinte) minutos, para que todos os participantes obrigatoriamente troquem os 2 (dois) pneus dianteiros de seus



caminhões para pneus de chuva, que serão checados pelos comissários técnicos após o treino.

Parágrafo Segundo: Caso a situação referendada no artigo 5.3.1 ocorra no intervalo entre o treino classificatório e o TOP QUALIFYING ou durante o mesmo, este terá a duração de 10 minutos, com todos os 8 (oito) caminhões ao mesmo tempo na pista, com os caminhões obrigatoriamente, durante todo o treino usando os 2 (dois) pneus dianteiros de chuva. Para tanto será concedido 20 (vinte) minutos para troca de pneus na frente de seu respectivo boxe.

Do Veículo Reserva

Art. 5.4 - É proibido o uso de veículo reserva.

Da Pontuação

Art. 5.5 - A pontuação do campeonato será atribuída aos pilotos e montadoras conforme descritivo abaixo:

Art. 5.5.1 - PILOTOS: Em cada etapa serão atribuídos pontos aos pilotosras, conforme a pontuação em cada prova.

| 1ª PROVA | |
|----------|--------|
| Posição | Pontos |
| 1º | 24 |
| 2º | 20 |
| 3º | 18 |
| 4º | 16 |
| 5º | 15 |
| 6º | 14 |
| 7º | 13 |
| 8º | 12 |
| 9º | 11 |
| 10º | 10 |
| 11º | 9 |
| 12º | 8 |
| 13º | 7 |
| 14º | 6 |
| 15º | 5 |

| 2ª PROVA | |
|----------|--------|
| Posição | Pontos |
| 1º | 20 |
| 2º | 16 |
| 3º | 14 |
| 4º | 12 |
| 5º | 11 |
| 6º | 10 |
| 7º | 9 |
| 8º | 8 |
| 9º | 7 |
| 10º | 6 |
| 11º | 5 |
| 12º | 4 |
| 13º | 3 |
| 14º | 2 |
| 15º | 1 |

Na classificação será atribuído 01 (um) ponto para o pole position.



Art. 5.5.2 - MONTADORAS: Em cada etapa serão atribuídos pontos às montadoras, conforme a pontuação em cada prova, considerando-se apenas os dois caminhões mais bem colocados de cada marca.

Art. 5.5.3 – Categoria “Super Truck Elite”: Poderão inscrever-se nesta categoria pilotos que somente participaram de provas da Copa Truck, ou seja, a partir de 2017. Pilotos que tiveram no máximo 3 participações pontuais, antes desta data, em corridas de caminhões, também poderão inscrever-se. A pontuação para o campeonato da “**Super Truck Elite**”, seguirá a mesma da categoria principal. Haverá uma premiação de pódio separado para os 3 primeiros colocados na “**Super Truck Elite**”, referente a cada uma das corridas.

Parágrafo único: Os pilotos campeão e vice-campeão da “**Super Truck Elite**” em 2024, obrigatoriamente deverão inscrever-se na categoria principal “**Super Truck Pro**” em 2025. Os demais deverão permanecer na “**Super Truck Elite**”. Os dois últimos classificados em 2025 na categoria “Super Truck Pró” deverão obrigatoriamente inscrever-se em 2026 na categoria “Super Truck Elite”.

Art. 5.5.4: Descartes de pontuação: Ao final da penúltima etapa, todos os pilotos terão descartadas as **2 (duas)** piores pontuações (**N-2**). Os pilotos poderão descartar a prova de que não participaram. O piloto campeão será aquele que obtiver o maior número de pontos em todas as provas (conforme tabela 5.5.1), após efetuar o descarte das **2 (duas)** piores pontuações, antes do início da última etapa.

Art. 5.5.5: Desempate: Em havendo empate na pontuação ao final da última etapa do campeonato, será declarado campeão o piloto que tiver o maior número de vitórias, se persistir o empate, aquele que tiver o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.

Art. 5.6 - Reabastecimento: É proibido o reabastecimento durante o treino classificatório e corridas, exceto quando autorizados pelos Comissários Desportivos, sob pena de exclusão da atividade na qual cometeu a infração.

Art. 5.7 - Uso da pista: é proibido o uso da pista para pilotos e/ou equipe, fora do horário estabelecido no programa oficial da prova, exceto com autorização do Promotor em conjunto com a Direção de Prova.

Art. 5.8 - Combustível: É Obrigatório o abastecimento com combustível disponibilizado para venda no autódromo e fica proibida sua utilização para quaisquer fins que não seja abastecer os veículos de competição.

Art. 5.9 - Reparos (Caminhão): Durante todo o evento, exceto o previsto no artigo 5.10, é proibido fazer reparos fora da garagem de box. É proibido derramamento de qualquer líquido no chão, bem como deverá



ser usada lona/bandeja plástica quando necessário, sob pena de multa de 10 (dez) UP's.

Art. 5.10 - Reparos (veículo) na classificação e Provas: Os reparos (veículo) na classificação e nas provas só poderão ser efetuados na área em frente ao Box do concorrente. O veículo não poderá entrar na garagem dos boxes, independente de quaisquer condições climáticas.

Art. 5.11 - Reparos (veículo) na pista: Durante os treinos e/ou prova qualquer serviço mecânico realizado na pista somente poderá ser efetuado pelo próprio piloto, com as ferramentas que tiver a bordo do seu veículo, depois de o caminhão ser conduzido pelo resgate para área segura, sob pena de exclusão da atividade.

Da Velocidade

Art. 5.12 - Para este campeonato, estão estabelecidos critérios de velocidade, conforme especificações abaixo:

a) Velocidade máxima no radar: de 160 Km/h, com tolerância até 160,9 Km/h, a qualquer momento do evento. Essa regra somente não será aplicada nas largadas e relargadas, se o radar estiver entre a linha de largada e a primeira curva.

Penalidade: Na corrida, a penalidade aplicada será Drive-Through;

Na classificação e/ou treinos livres, a penalidade a ser aplicada será a perda da volta e, também, da volta posterior, caso o radar esteja antes da linha de chegada. Casos em que o radar esteja junto à linha de chegada, serão definidos no RPP.

b) Área de Box: A velocidade máxima permitida é de 50Km/h, que será medida a partir da placa indicativa de velocidade, em qualquer ponto.

Penalidade: será a perda de 5 minutos iniciais na próxima atividade. Caso a infração tenha ocorrido durante a classificação, a penalização aplicada será a perda da melhor volta.

c) Excesso de velocidade na área de Box durante a corrida:

Penalidade: o piloto receberá no PSDP, uma placa indicativa de DRIVE THROUGH acompanhada com o n.º do caminhão por 3 (três) voltas. A partir da apresentação da primeira placa, o piloto terá, até 3 (três) voltas para entrar ao Box, percorrendo-o a partir da placa de sinalização identificativa de velocidade até a saída de Box.

d) Excesso de velocidade nas últimas voltas: Caso o excesso de velocidade na área de Box ou

no radar venha a ocorrer quando faltar 10 (dez) minutos ou menos para o término da prova, a Penalidade aplicada será o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo no final da prova, para cada infração cometida.



e) Observação: De acordo com o circuito e a critério da Direção de Prova, visando segurança, as velocidades máximas permitidas neste regulamento poderão ser alteradas através do Regulamento Particular da Prova.

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 e permitida, tão somente, a participação de 1 (um) representante da equipe.

Parágrafo Único: A critério do Diretor de Prova, o Briefing poderá ser feito por escrito.

Art. 6.1 - Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.

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

7– DOS TREINOS

Art. 7.1 - Os treinos livres, realizar-se-ão conforme programação oficial no RPP.

Dos Treinos Livres

Art. 7.2 - Serão realizados conforme programação oficial no RPP. Poderá constar também, a critério da Empresa Promotora, com concordância da CBA, um treino prévio de “calibração” de motores.

Dos Treinos Particulares

Art 7.3 - É proibida a realização de treinos livres particulares nos 30 (trinta) dias que antecedem a realização do evento no Autódromo designado, sob pena da Equipe e os Pilotos envolvidos não poderem participar da etapa subsequente ao treino irregular.

Do Treino Classificatório. (Poderão seguir normas detalhadas no RPP)

Art. 7.4 – O Treino Classificatório, que decidirá a formação do Grid de Largada de cada etapa, será realizado em 2 (duas) sessões:

Categoria **SUPER TRUCK PRO**: onde a 1ª (primeira) sessão será realizada com todos os caminhões juntos, com a duração de 12 (doze) minutos, e na sequência, a 2ª (segunda) sessão que será o “Top Qualifying”, e terá a duração de 10 (dez) minutos com os 8 (oito) caminhões mais bem colocados na 1ª (primeira) sessão.



Categoria **SUPER TRUCK ELITE**: onde a 1ª (primeira) sessão será realizada com todos os caminhões juntos, com a duração de 12 (doze) minutos, e na sequência, a 2ª (segunda) sessão que será o “Top Qualifying”, e terá a duração de 10 (dez) minutos com os 8 (oito) caminhões mais bem colocados na 1ª (primeira) sessão.

Art. 7.4.1 - Entre a primeira e a segunda sessão deverá haver um intervalo de 15 (quinze) minutos, ou conforme constar no RPP. Todos após o encerramento, deverão se dirigir ao Parque Fechado.

Art. 7.4.2 - Os 8 (oito) primeiros, após divulgado o resultado, deverão dirigir-se à saída de box onde permanecerão em regime de parque fechado. Caso um caminhão esteja no seu box ao findar a primeira sessão, deverá se dirigir imediatamente à saída de box.

Art. 7.4.2.1 - Caso um ou mais, dos 8 (oito) pilotos classificados para o TOP QUALIFYING, não consiga sair com seu(s) caminhão (ões) por meios próprios, os mesmos serão considerados como sem tempo e largarão no final do rol do TOP QUALIFYING, levando-se em conta a volta obtida no Treino Classificatório somente entre eles.

Art. 7.4.3 - O piloto/caminhão que não participar do treino classificatório, pela ordem determinada neste regulamento, será considerado como sem tempo e largará no final do Grid, caso haja mais de 2 (dois) pilotos nestas condições a posição de largada, de cada um, será a classificação do Campeonato.

Parágrafo Único: Caso ocorra na primeira prova do Campeonato, o definido no Artigo 7.4.3, a posição de largada, de cada um, será a ordem da realização da inscrição na etapa.

Art. 7.4.4 - O piloto/caminhão não é obrigado a permanecer o tempo todo do treino classificatório na pista, mas caso se classifique, deverá se dirigir imediatamente ao Parque Fechado.

Da Declaração de condição de chuva

Art. 7.4.5 - O Diretor de Provas declarará condição de chuva caso até 20 (vinte) minutos antes do horário programado para o início do treino classificatório a pista estiver com falta de aderência (chuva), ou ainda risco eminente de chover. Neste caso, o treino terá a duração de 30 (trinta) minutos, divididos em duas sessões de 15 (quinze) minutos, um para a Super Truck Pro e um para a Super Truck Elite, com todos os caminhões ao mesmo tempo na pista, usando obrigatoriamente, durante todo o treino os **2 (dois)- pneus** dianteiros de chuva.



Parágrafo único: Ocorrendo o treino descrito no caput deste artigo, não haverá a realização do TOP QUALIFYING, sendo definido o grid de largada pelo resultado final deste treino.

Art. 7.4.6 - A interrupção do treino é de decisão única da Direção de prova e não sendo passível de qualquer tipo de reclamação ou protesto.

Art. 7.4.7 - Os caminhões que entrarem para o Box durante os treinos mencionados nos artigos 5.3.1, § 1º, e 7.4.5 não poderão trocar os pneus de chuva por pneus secos. Todos os outros reparos são permitidos, exceto reabastecimento de combustível (diesel).

8 - DA LARGADA E RELARGADA. (Maiores detalhes no RPP)

Art. 8 - Largada é o alinhamento dois a dois, respeitando o perfeito alinhamento, com distância máxima do veículo a sua frente equivalente a de um caminhão, a ser analisado pelos comissários através de imagens de drone e outros recursos.

A uma velocidade constante de no máximo 80 Km/h, não podendo acelerar antes da sinalização de largada. A largada, que será da modalidade Lançada, se dará por bandeira verde agitada no PSDP e/ou o apagar das luzes vermelhas. O desrespeito a qualquer dessas instruções será considerada queima de largada, punida com Drive-Through, sem possibilidade de recurso.

Parágrafo único: O piloto para largar precisa participar de pelo menos um treino livre ou warm up, salvo motivo de força maior, desde que seja solicitada e aceita a justificativa pelos Comissários Desportivos, sob pena de exclusão do evento.

Art. 8.1 - Relargada é o alinhamento em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento, em velocidade constante de até 80 Km/h. A Penalidade por infração será o Drive-Through.

Art. 8.1.1 – Final de corrida. No caso de necessidade de uma intervenção do Safety Car próximo do final, tanto da primeira corrida como da segunda, ao ser dada a relargada deverão ser percorridas pelo menos 03 voltas até a bandeira quadriculada. Caso nestas 03 voltas haja necessidade de nova intervenção de Safety Car, então a corrida deverá ser terminada com bandeira amarela e quadriculada. Se na avaliação do diretor de provas, a liberação da pista em condições de segurança, for demorar, este poderá apresentar bandeira vermelha, porém o tempo total da corrida não poderá ultrapassar o tempo previsto em regulamento, mais as 3 voltas previstas acima. Em caso de ser necessário terminar a corrida antes do previsto, a pontuação será atribuída conforme prevê o CDA.



Art. 8.2 – Na saída para volta de apresentação, se necessário, o caminhão poderá ser empurrado pelos fiscais ou resgate, mas não poderá retornar para sua posição original no Grid, devendo largar na última posição do mesmo.

Parágrafo único: Depois de box fechado, o caminhão deverá largar de box.

Do Grid de Largada (A formação de cada grid será definido pelo RPP)

Art. 8.3 - Grid da 2ª Prova de cada etapa: o grid de largada será definido, em função da inversão dos 8 (oito) primeiros colocados da 1ª prova, conforme resultado final oficial da prova, ou seja, o oitavo colocado larga na primeira posição e o vencedor larga na oitava posição, o segundo colocado larga na sétima posição e assim sucessivamente. Da nona posição em diante segue a ordem de chegada da 1ª prova. Observado também o disposto no Art. 5.2.

Os pilotos que completarem a 1ª Prova devem se dirigir lentamente para formar o novo grid para a 2ª Prova. Será permitida a entrada dos caminhões no Box que necessitarem de reparos. O caminhão que sair antes do fechamento de box, simultâneo à placa de cinco minutos, deverá ser recolocado no final do grid para a 2ª Prova, caso contrário, largará de box. Lugares vagos no grid devem ser respeitados para a largada.

Art.8.4 - Grid máximo será composto por 34 (trinta e quatro) + 2 (dois) (convidados pela Empresa Promotora).

Volta de Apresentação

Art. 8.5 - Na volta de apresentação e na entrada necessária do carro de segurança (corrida neutralizada), todas as ultrapassagens são proibidas.

Art. 8.6 – Para a LARGADA da corrida 1 e corrida 2, o GRID DE LARGADA será formado separando a categoria SUPER TRUCK PRO da categoria SUPER TRUCK ELITE.

9 - DO PARQUE FECHADO

Art. 9 - Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários, e compreende toda área de pit lane, box e grid de largada.

Art. 9.1 - Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do treino classificatório ou prova, deverão se dirigir imediatamente ao Parque Fechado, **sob pena de desclassificação.**



10 - DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 10 - As vistorias técnicas, a critério dos Comissários Desportivos e/ou Técnicos, poderão ser realizadas a qualquer momento. Antes da primeira participação no campeonato, obrigatoriamente será feita vistoria de elegibilidade do caminhão. Conforme programação no RPP.

Parágrafo único: Após classificação e corrida a vistoria técnica será completa (pesagem e medições) executada pelo Comissário Técnico e Empresa Responsável, nos melhores colocados na prova e mais pelo menos 01 (um) à escolha dos Comissários. Em caso de haver dispositivos instalados para medição de “Emissões de Poluentes”, poderão ser examinados diversos caminhões, a critério dos Comissários, inclusive com aquisição de dados.

11 – DA CRONOMETRAGEM

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

Parágrafo primeiro: É de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento do “transponder” da cronometragem, que deverá ser instalado em local designado pela cronometragem. Veículos que não registrem o tempo 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 ou treino classificatório, fica a critério do Diretor de Prova, solicitar que o veículo em questão vá para o box para correção do problema.

Parágrafo Segundo: Caso seja constatado o não funcionamento do equipamento “transponder” e, no entendimento dos comissários, tenha havido tentativa de fraude, o caminhão será excluído do treino, sem prejuízo de outras penalizações que estarão a cargo dos comissários desportivos.

Art. 11.1 - A cronometragem fará 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.

12- DA PREMIAÇÃO

Art. 12 - As premiações ocorrerão de acordo com o estabelecido nos itens abaixo:

Receberão troféus:

1. Os pilotos classificados da “**Super Truck Pro**” de 1º ao 3º lugares na primeira Prova e de 1º ao 5º na segunda Prova.



2. Os pilotos classificados da sub-categoria “**Super Truck Elite**” serão sempre os 3 primeiros lugares em cada uma das provas.

Parágrafo único: Se por motivo de força maior a etapa final do calendário não for realizada, a pontuação até a última etapa realizada, considerando os descartes, **definirá o resultado final do campeonato.**

13 – DO PÓDIO

Art. 13 - A cerimônia de Pódio será realizada imediatamente após o término de cada prova.

Art. 13.1 – Os pilotos da categoria “**Super Truck Pro**” que chegarem entre os 3 (três) primeiros colocados na 1ª Prova e os que chegarem entre os 5 (cinco) primeiros colocados na segunda prova, como também os 3 (três) pilotos da “**Super Truck Elite**” em cada prova, deverão se encaminhar, obrigatoriamente, para o local indicado e para receberem seu troféu, salvo motivo de força maior. Os Pódios serão determinados pelo resultado de cada prova, acrescido(s) com o(s) tempo(s) da(s) punição (ões) aplicadas. Julgamentos posteriores poderão alterar o resultado final das provas.

Parágrafo único: Para os pilotos subirem ao pódio para receber o seu troféu, é obrigatório o uso do boné a ser definido e fornecido pela Empresa Promotora.

14 – DA PUBLICIDADE

Art. 14 - Os caminhões deverão obrigatoriamente deixar os espaços reservados, que serão utilizados pela Empresa Promotora ou seus Patrocinadores (*os pilotos não podem ter patrocínios conflitantes com os do evento*), conforme descrito neste regulamento e no **Contrato de Credenciamento e Outras Avenças.**

15 – DAS PENALIZAÇÕES

Art. 15 - Sempre que houver aplicação de penalidades por atitudes Antidesportivas ou irregularidades Técnicas os pilotos e/ou equipes serão punidos conforme determinado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2024 e artigos deste regulamento. Além de eventuais penalidades administrativas previstas no contrato de Credenciamento e Outras Avenças.

Parágrafo único - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante a prova ou ao final da prova.

Punição para “Emissões de Poluentes”:

Art. 15.1 – Caso seja constatado que o caminhão esteja em desacordo com o limite estabelecido para “Emissões de Poluentes”, o infrator será penalizado, conforme especificado abaixo:



I - **Warm-up:** O piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, terá todos os tempos excluídos até aquele momento.

II - **Treinos Livres:** O piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, para regular seu motor. Todos os tempos serão excluídos até aquele momento.

III - **Treino Classificatório e Top qualifying:**

a) No Treino Classificatório, o piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será excluído da sessão, sendo que poderá ser durante a sessão ou ao final da mesma, após verificado o mapa de alertas. O piloto excluído deverá largar no final do grid. Caso tenha mais de um piloto excluído, estes serão reclassificados no final do grid de acordo com os melhores tempos obtidos neste treino classificatório.

b) No Top Qualifying, o piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será excluído da sessão, sendo que poderá ser durante a sessão ou ao final da mesma, após verificado o mapa de alertas. O piloto excluído deverá largar no final desta sessão. Caso tenha mais de um piloto excluído, estes serão reclassificados no final desta sessão de acordo com os melhores tempos obtidos nesta sessão.

IV- **Corridas:** O piloto que tiver mais de 05 (cinco) alertas por volta receberá:

1º aviso: Será apresentada no PSDP a bandeira de advertência (branca diagonal preta), com o número, de um ou mais pilotos, com a placa “Emissões” ou placa “Fumaça”, significando que o piloto excedeu o limite de alertas estipulados. O piloto, caso queira, poderá entrar para os boxes, na volta seguinte, sanar o problema e retornar para a prova. Esta bandeira não acarretará acréscimo de pontos, na cédula desportiva, pois é considerada infração técnica.

2º aviso: Será apresentada no PSDP a bandeira de box (preta com círculo laranja), com o número, de um ou mais pilotos, significando que o(s) piloto(s) deverão parar na volta seguinte obrigatoriamente, no seu box, para sanar o problema e retornar para prova. Caso não o faça será excluído. Na hipótese de não ter havido tempo hábil, de ser apresentada a bandeira ao piloto antes das três voltas finais, ao final das duas corridas, serão acrescidos 20 segundos ao tempo final, provocando assim a imediata reclassificação no resultado oficial da corrida onde houve a infração, para efeitos de pódio.

Parágrafo primeiro: Emissão de fumaça: caso o sistema de medição de “Emissões de poluentes” não esteja operante (ver Parágrafo segundo e Parágrafo terceiro), o infrator também será penalizado, conforme especificado acima.



Parágrafo segundo: Dispositivo de telemetria: Quando os caminhões tiverem um dispositivo de telemetria ou aquisição de dados, que coletará informações de uma sonda de oxigênio instalada na saída da turbina, este será usado para avaliação de “Emissões de Poluentes”, evitando assim a necessidade de avaliação de “Emissão de Fumaça”. Na hipótese de o sistema de telemetria on- line não funcionar por ausência de sinal da operadora, o comissário técnico deverá colher, imediatamente ao final das provas, as informações armazenadas no sistema e encaminhar aos comissários desportivos para a punição com acréscimo de 20 segundos de tempo ao resultado. Caso seja constatado uma tentativa de fraude no funcionamento do sistema, o piloto será excluído do evento, sem prejuízo de outras sanções. Os comissários encaminharão o caso ao tribunal, anexando relatório técnico que demonstre os fatos. Além de eventuais penalidades administrativas previstas no contrato de **Credenciamento e Outras Avenças**.

Parágrafo terceiro: Na ausência ou inoperância de equipamento/sistema específico para avaliação de “Emissões de Poluentes”, será então efetuada a avaliação de qualquer quantidade de “emissão de fumaça”, ou seja, fumaça zero, que ocorrerá visualmente pelos Comissários Técnicos e auxiliares nomeados para isso, podendo ter auxílio de câmeras e outros dispositivos que estiverem à disposição.

Parágrafo quarto: Somente no caso de avaliação ser visual, não caberá recurso das decisões sobre punições sobre emissões de poluentes. No caso de a avaliação ser efetuada pelo sistema próprio para isso, caberá a possibilidade de o piloto/equipe solicitar aos comissários uma nova verificação dos dados.

Parágrafo quinto: Para a classificação e Top Qualifying, o sistema de alertas de emissão estará contando a partir do momento em que o primeiro caminhão cruzar a linha de largada abrindo a primeira volta cronometrada para a realização dos mesmos.

Parágrafo sexto: Para as corridas (1 e 2), o sistema de alertas de emissão não estará operacional na 1ª (primeira) volta da largada e relargada, bem como, durante a intervenção do Safety Car.



Do Cumprimento das Penalidades:

Art. 15.2 - As penalizações serão cumpridas conforme estabelecido neste regulamento e/ou no Código Desportivo do Automobilismo.

Art. 15.3 - Penalidade durante a intervenção do carro de segurança: Não poderá ser cumprida penalização desportiva durante a intervenção do carro de segurança, mesmo que dentro do prazo de três voltas a partir do recebimento da sinalização no PSDP.

Art. 15.4 - Penalidades em cada prova: todas as penalidades, inclusive desclassificação, serão cumpridas por prova. Exceto “Exclusão da Etapa”, ocorrida na primeira prova, onde, neste caso, o Piloto estará excluído também da segunda Prova.

Art. 15.5 - Atitude antidesportiva: Em caso de incidente envolvendo dois ou mais caminhões, se os pilotos considerados culpados não puderem retornar à pista, ou não haja tempo suficiente para a punição eficaz durante a corrida, será aplicada uma punição para estes pilotos na próxima prova do campeonato em que participarem, conforme abaixo:

- a) **Advertência:** se a penalidade a ser aplicada for advertência, na próxima prova em que participar o piloto já largará advertido;
- b) **Drive Through:** se a penalidade a ser aplicada for Drive Through, na próxima prova em que participar o piloto perderá 15 posições no grid de largada;
- c) **Exclusão ou desclassificação:** Se a penalização cabível for exclusão ou desclassificação, o piloto na próxima prova em que participar largará em último lugar. *Se a penalização se der por fraude o piloto estará automaticamente excluído da primeira corrida da etapa seguinte que vier a participar. Em caso de reincidência o piloto será excluído do campeonato, sem prejuízo de outras penalidades administrativas previstas no Contrato de Credenciamento e Outras Avenças.*

GERAIS

Reparo de segurança: a qualquer momento do evento o piloto poderá receber, a critério dos comissários desportivos e ouvido o comissário técnico, a sinalização de bandeira preta com círculo laranja acompanhado do número do caminhão. Neste caso terá que entrar para box e fazer o reparo.

Infrações técnicas: Para todos os itens e subitens do regulamento técnico as Penalidades serão aplicadas conforme indicar cada um deles.



16 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 16 - As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento.

Parágrafo único: Não serão admitidas Reclamações e/ou Recursos de penalizações já cumpridas.

17 - DO DOPING

Art. 17 - A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas, e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela ABCD e WADA/FIA (www.abcd.gov.br), são estritamente proibidas.

Os infratores e aqueles que se recusarem ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas ABCD e WADA/FIA (www.abcd.gov.br).

18 - SEGURANÇA

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

Parágrafo único: Estão contidas neste regulamento, bem como no Código Desportivo do Automobilismo normas de segurança que deverão ser cumpridas sob pena de penalização ao infrator, que será aplicada conforme a conduta apurada.

Art. 18.1 - É obrigatório e de responsabilidade de cada piloto e/ou equipe a permanência de um extintor portátil de 12 (doze) Kg, dentro da área de seu Box, além daqueles eventualmente colocados pela Empresa promotora.

Art.18.2 - Todas as equipes estarão obrigadas a descartar o lubrificante utilizado em cada etapa, nos locais indicados pela organização ou pelo administrador do autódromo.

19 - DA CÂMERA ON BOARD

Art. 19 - Todos os caminhões deverão ter no mínimo uma câmera on board, voltada para frente do caminhão e todas na mesma posição se possível, e no mínimo uma câmera voltada para traseira do do caminhão com a aprovação os Comissários Técnicos/ Desportivos, sendo que essas câmeras estarão à disposição da CBA e de seus representantes na prova.



20 – EQUALIZAÇÃO DE PERFORMANCE (BoP)

Art. 20.1 – Fica prevista a adoção de métodos de equalização de performance, conforme **Art. 8 e Art. 34** do regulamento técnico.

Premissa do Kit de Transição Energética (KTE): O objetivo desse KTE não pode ser aumento de performance, mas sim abrir caminho na categoria para o desenvolvimento de novas tecnologias alinhadas com a busca mundial por “Sustentabilidade”.

Utilização: Poderá ser utilizado inicialmente só nos treinos livres de sexta-feira, sem tempos exibidos na cronometragem, para fins de “Periodo de observação”. Assim que forem concluídos os testes e aprovado pela CBA por solicitação da empresa promotora, será liberado para uso opcional em classificações e corridas.

O piloto e equipe deverão entregar declaração de intenção de uso do KTE em até 4 horas antes de cada atividade de pista, conforme **Art. 1.3** deste regulamento.

Penalização de performance: Os caminhões ao utilizarem Kits de Transição Energética (KTE), obrigatoriamente deverão seguir as regras de “**Penalização de Performance**”, conforme abaixo, que serão simples e diretas, em função dos resultados de pista, levando em conta o tempo de volta no treino classificatório e melhor volta nas corridas, comparados com outros caminhões da mesma categoria.

1) **Peso do equipamento do KTE:** Esse peso deverá ser acrescido ao peso mínimo previsto no **Art. 21** do regulamento técnico. Exemplo: Se o peso do total do KTE, for igual a 200kg o peso total na balança deverá ser 4.800kg + 200kg= 5.000kg.

2) **Classificação:** (Penalizações de perda de posições a serem definidas em adendo).

3) **Melhor volta em corridas perante outros caminhões da mesma categoria** (Lastro de sucesso e/ou perda de posições na etapa seguinte a ser definido em adendo).

Parágrafo único: Os caminhões ao usarem KTE, obrigatoriamente entregarão os relatórios de aquisição de dados à empresa promotora que poderá divulgar para todas as equipes. Poderá ainda implantar adequações nos itens de equalização na forma de adendo para as etapas seguintes.

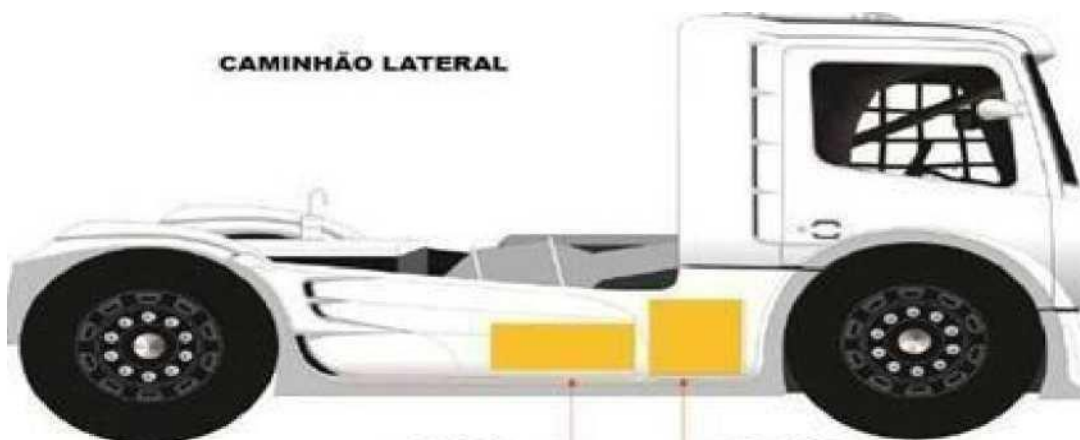
21 – IMAGENS ILUSTRATIVAS

Merchandising Obrigatório nos Caminhões e Indumentária do Piloto:

Art. 21.1 - Será obrigatório a reserva dos espaços para aplicação de Merchandising nas laterais, frente e traseira dos caminhões, bem como, a indumentária do piloto, conforme imagens abaixo:

COPA TRUCK

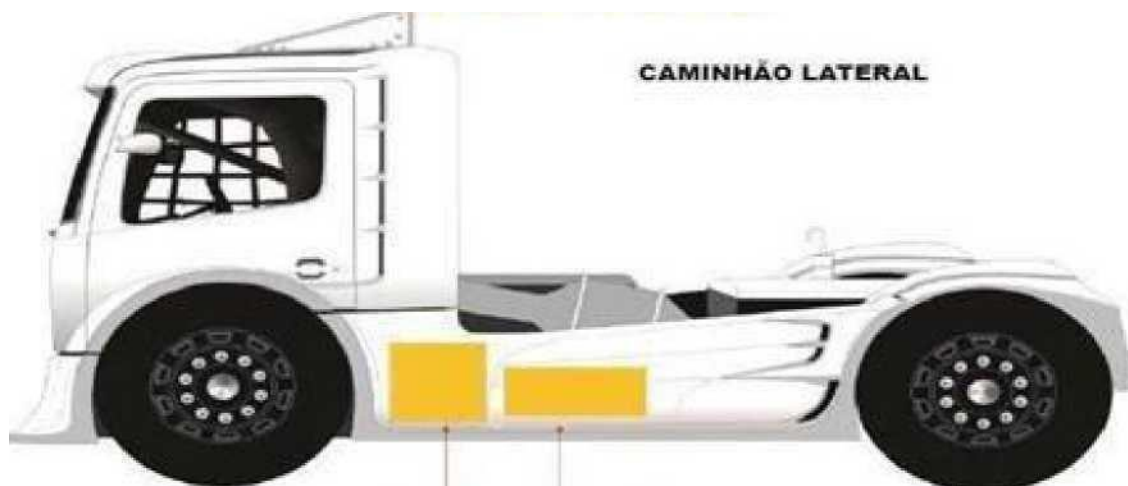
CAMINHÃO LATERAL



ESPAÇO RESERVADO
58x25

ESPAÇO RESERVADO
40x40

CAMINHÃO LATERAL



ESPAÇO RESERVADO
40x40

ESPAÇO RESERVADO
58x25

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



COPA TRUCK

CAMINHÃO TRASEIRA



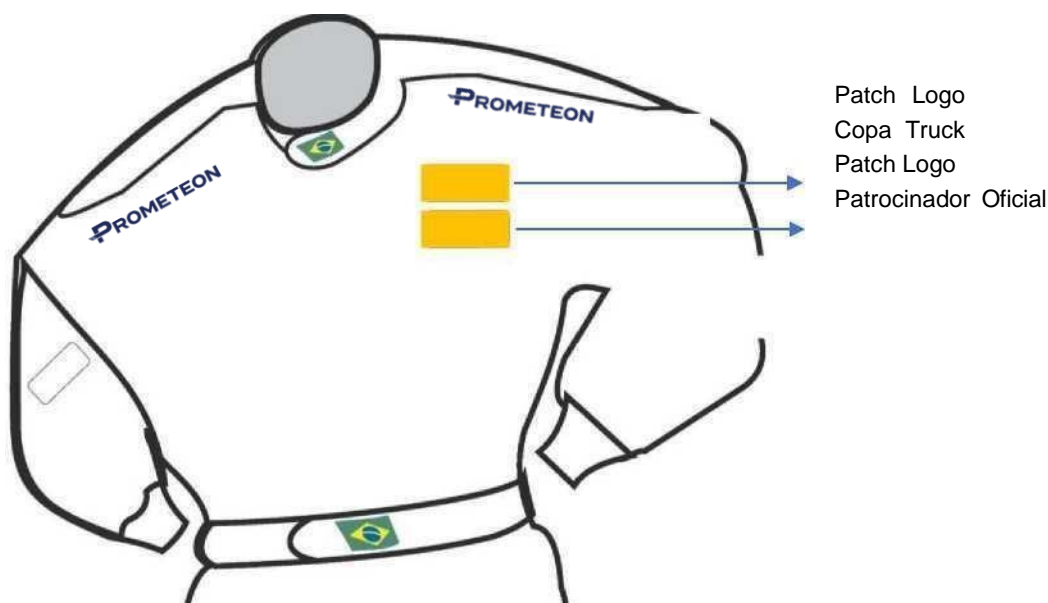
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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

Macacão Piloto



Art. 22 Do Posicionamento da Equipe no Grid de Largada

Art. 22.1 - As equipes deverão estar posicionadas no grid de largada conforme ilustração abaixo:





ART. 23 - CALENDÁRIO/HORÁRIOS

Art. 23.1 - As etapas da Copa Truck ocorrerão nas datas e locais previstos no calendário homologado pela CBA, desde que confirmadas pela Empresa Promotora, e seus horários estarão dispostos no Regulamento Particular da Prova - RPP.

ART. 24 - APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Art. 24.1 - O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2025.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente