CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA

COPA BRASIL CBA NOPREP

EDIÇÃO ITANHAEM – SÃO PAULO

REGULAMENTO DESPORTIVO 2025

Este Regulamento Desportivo é composto de 17 capítulos com seus artigos relacionados a seguir:

Capitulo I – Definição;

Capitulo II – Categorias;

Capitulo III – Inscrição e Participação;

Capitulo IV – Credenciamento;

Capitulo V – Provas;

Capitulo VI – Adiamento e interrupção da prova;

Capitulo VII – Critérios para premiação

Capitulo VIII – Oficiais de competição;

Capitulo IX – Cronometragem;

Capitulo X – Identificação de veículos competidores;

Capitulo XI – Vistoria técnica;

Capitulo XII – Pista oficial;

Capitulo XIII – Largadas de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento;

Capitulo XIV – Obrigações e responsabilidades;

Capitulo XV – Reunião com direção de prova – (Briefing);

Capitulo XVI – Conduta desportiva;

Capitulo XVII – Disposições finais;

Capítulo I – Definição

Art. 01 – A **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025,** será organizada pela M&L Produções**,** com a supervisão da FASP e Confederação Brasileira de Automobilismo. E serão regidas pelo regulamento abaixo:

Art. 1.1 – A **Copa Brasil NoPrep CBA** será realizada na cidade de Itanhaém-SP, **nos dias 31 de agosto de 2025, no Aeroporto Antônio Ribeiro Nogueira Jr.**

Art. 1.2 - A **Copa Brasil NoPrep** será regida pelos seguintes códigos:

1. **Código Desportivo Internacional**
2. **Código Desportivo do Automobilismo (CDA);**
3. **Regulamento Desportivo da Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025**
4. **Regulamento Técnico 2025 da Copa Brasil NoPrep**

Art. 02 – Poderão participar da **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025,** todos os pilotos filiados e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA),** observando os termos deste regulamento. No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** emitido pela **Federação de Automobilismo de seu Estado (FAU's)**, estando dentro do seu prazo de validade.

Art. 03 – Caso ocorra alguma infração que não esteja prevista nestes regulamentos, somente **os comissários do evento** decidirão de comum acordo com a organização qual a melhor ação ou medida a ser seguida**.**

Art. 04 – Somente serão aceitos adendos a este Regulamento Desportivo ou ao Regulamento Técnico que estiverem em acordo com as normas e prazos estipulados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Art. 05 – O **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025 terá** seu **Regulamento Particular de Prova** onde será definido o cronograma, as autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

Capitulo II – Categorias

Art. 06 – A **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025,** será composto por 06 categorias dividias por pneus e tempo de pista, sendo elas:

1) **Livre –** esses veículos podem percorrer o trecho cronometrado sem limitação de tempo.
2) **6,5s -** para veículos que percorrem o trecho cronometrado em tempo superior a 6,500 segundos e inferior a 6,999 segundos. Veículos de tração dianteira, traseira ou 4x4.

A) Big Tire Pro
B) Small Tire Pro
C) Radial Racing

D) NoPrep 7.5 seg
E) NoPrep 8.0 seg
F) NoPrep 9.0 seg

Art. 07 – Cada categoria, será regida pelo

Regulamento Técnico da Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025,

Capitulo III – Inscrição e Participação

Art. 08 – O piloto poderá efetuar a sua inscrição antecipadamente, conforme as datas informadas através de divulgação oficial CBA e Federações, sites ou redes sociais. As vagas de Box e Tendas (se for o caso) serão distribuídas conforme a disponibilidade e pela ordem cronológica da efetivação da inscrição.
Art. 09 – O piloto somente terá a inscrição e a vaga na área de Box ou Tendas assegurada se o pagamento for efetuado na data definida. Caso não seja efetuado o pagamento na data, o piloto perderá o direito da vaga e da inscrição.

Art. 10 – Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo, na mesma categoria.

Art. 11 – O piloto / equipe, poderão solicitar ao organizador do evento para que seja disponibilizada uma tenda para seu uso exclusivo durante os dias do evento. Esta tenda deverá ser utilizada como box e poderá ter custo adicional que deverá ser pago ao organizador.

Art. 12 – Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrarem nas exigências do **Regulamento Técnico** da categoria em questão. O piloto pagará o valor de uma inscrição e poderá optar por se inscrever em duas categorias. Caso opte pela inscrição na terceira categoria, haverá um custo extra.

Art. 13 – O valor da inscrição por veículo será **R$600,00** (Seiscentos Reais) para inscrição realizada antecipadamente (Para novos pilotos CBA que se enquadrarem na categoria PAR-B, a organização irá subsidiar parte da a cédula), Pilotos que já tiverem a cédula de piloto ou for renovação, o valor da inscrição é de **R$500,00** (Quinhentos Reais) e não ter direito ao subsidio. A inscrição do mesmo piloto em uma segunda categoria terá o valor de **R$400,00** (Quatrocentos Reais) e deverá ser feita de forma antecipada.

Art. 14 – Todo o piloto que inscrever seu veículo acata as determinações regidas **neste Regulamento** e no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e do **Regulamento Técnico específico,** que estarão à disposição no site oficial dos promotores e da CBA.

Art. 15 – Em caso de **desclassificação do piloto na prova**, por desrespeito aos itens descritos **neste Regulamento** no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) ou no Regulamento Técnico da categoria,** implicará na perda da taxa de inscrição.

Art. 16 - É de responsabilidade do piloto (concorrente) todos os fatos relativos ao seu respectivo veículo.

Art. 17 - Somente os pilotos/equipes inscritos poderão conduzir os respectivos veículos no **Grid de Largada** e na **área de alinhamento para pista**, e no momento das tomadas de tempo oficiais.

Art. 18 - A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova em questão ou inscrito em outro veículo **implicará na exclusão dos dois pilotos. Os dois pilotos poderão ser multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, na forma prevista no CDA 2025.**

Art. 19 – Quando estiver no **Grid de Largada** o piloto estará sujeito ao exame no aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)** e somente estará apto a participar da largada se o resultado do exame **for igual a 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido.** No caso do resultado ser maior do que 0,0mg de álcool por litro, **o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova.**

Art. 20 – Os pilotos inscritos poderão ser sorteados aleatoriamente pelos **Oficiais de prova** para participar do exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**, que serão realizados no próprio Grid ou a qualquer momento durante o evento.

Art. 21 – No caso de os **Oficiais de prova** julgarem necessário, qualquer **piloto inscrito poderá ser convocado a qualquer momento**, para fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**.

Art. 22 – Toda vez que for convocado ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**, mesmo que já tenha feito na mesma etapa. **O piloto que se recusar em fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa.**

Art 23 – A negativa em participar no exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (bafômetro) acarretará na exclusão do mesmo.

Capitulo IV – Credenciamento

Art. 24 – O piloto que estiver inscrito na prova terá direito a sua credencial e mais 3 (três) credenciais para mecânico e integrante da sua equipe, onde **as áreas liberadas para acesso poderão ser limitadas**. Caso o piloto ainda necessite de credenciais extras, poderá efetuar a compra na secretaria de prova no ato da inscrição.

Art. 25 – Essas credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão, ficando sujeito a pena conforme a gravidade da infração prevista ou não **neste Regulamento**, no **Regulamento Desportivo da CBA** e ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**

Art. 26 – Crianças menores de 12 anos somente poderão **caminhar na Área de Box acompanhadas de uma pessoa maior responsável**. Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova a infração, o piloto responsável pela criança será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes.

Art. 27 – Cada inscrição na prova poderá solicitar **somente uma credencial de veículo (auto) para entrar na área de estacionamento própria.**

Art. 28 – As credenciais somente serão liberadas, após a assinatura do piloto no termo estando ciente que é o único responsável e irá fazer com que as pessoas que utilizarão destas credenciais cumpram todos os itens descritos **neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**

Art. 29 – As **carretinhas ou reboques** não serão autorizados a entrar na **Área de Box**. No ato da inscrição o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de inteira e total responsabilidade do piloto e equipe o estacionamento da devida carreta / reboque bem como utilização de travas antifurtos de segurança. A responsabilidade por furto das carretas/reboque é do piloto e equipe.

Capítulo V – Prova

Art. 30 – A **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025** será realizada de acordo com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do **Regulamento Particular de Prova**, que estará à disposição nos sites oficiais e disposto na secretaria oficial da prova.

Art. 31 – A **Copa Brasil NoPrep de Arrancada 2025** será composto de treinos classificatórios e baterias eliminatórias. As eliminatórias seguirão conforme chave descritas **Regulamento Particular de Prova**.

Art. 32 - A classificação dos pilotos para ingressar nas chaves eliminatórias se dará pelo critério do **menor tempo total** obtido em qualquer uma das largadas de tempo classificatórias oficiais. O tempo total será a soma do tempo de pista com o tempo de reação. Será necessário ao menos uma largada válida para que o piloto ingresse na fase eliminatória.

Art. 33 - Caso na categoria não estejam inscritos ao menos 02 (dois) competidores, os inscritos farão mais uma largada classificatória e o resultado se dará pelo critério de menor tempo total obtido em qualquer uma das baterias de tempo oficiais. O tempo total será obtido pela soma do tempo de pista com o tempo de reação.

Art. 34 – Na primeira fase não compareça algum competidor para completar a chave, serão chamados os pilotos classificados subsequentes para complemento dela. Neste caso acontece o W.O.

Art. 35 – Na fase classificatória, caso ocorra empate entre dois ou mais pilotos, será considerado para desempate o segundo menor tempo (pista + reação) de cada piloto, e assim sucessivamente.

Art. 36 – Nas largadas das quartas de finais das eliminatórias, os pares para cada largada será definida como:

o primeiro colocado da fase classificatória larga junto com o quarto colocado da fase classificatória. A outra largada será entre o segundo colocado da fase classificatória e o terceiro colocado da fase eliminatória.

Art. 37 - a escolha do lado da pista ficará sempre com o competidor que tiver o menor tempo total na fase classificatória. A escolha do lado da pista para a final será sempre com o competidor que tiver o melhor tempo total na largada anterior.

Art. 38 - Em caso de chuva o critério a ser usado será o apresentado neste regulamento no **Capitulo VI – (Adiamento e interrupção da prova)** a seguir.

Capitulo VI – Adiamento e interrupção da prova

Art. 39 – Se houver impossibilidade de realização da **Copa Brasil NoPrep 2025**, por problemas climáticos ou de força maior, **os organizadores** em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida, divulgando para os competidores no local e em sites oficiais.

Art. 40 – Se, por qualquer motivo, não for possível realizar nenhuma bateria de tomadas classificatórias, **os organizadores** em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária.

Art. 41 – Se, por qualquer motivo, não seja possível realizar as baterias eliminatórias do domingo, **os organizadores**, em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária, podendo ser validada a corrida através da tomada de tempo classificatórias. Neste caso a classificação passa a ser pelo melhor tempo total (pista + reação).

Art. 42 – Caso já tenha sido iniciado o processo de eliminatórias e por problemas climáticos ou por qualquer outro motivo a prova tenha que ser encerrada, a premiação será feita conforme parou a chave eliminatória, ou seja, pela última largada válida efetuada pela categoria em questão, mas a chave deve ter sido completada pela categoria para ser oficializada, caso contrário será premiada pelo Round anterior.

Art. 43 – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a realização de todo o evento, a prova poderá ser transferida ou cancelada. No caso de transferência, ficam as inscrições válidas para nova data a ser confirmada pela organização.

Capítulo VII – Critérios para Premiação e Pontuação:

Art. 44 – PONTUAÇÃO

Por se tratar de prova unica não haverá tabela de pontuação

Art 44.1 Descartes: Não haverá descarte.

Art. 45 – Serão premiados com troféus no final do evento os 3 mais bem colocados de cada categoria, o quarto colocado recebera medalha.

Art. 45.1 - 1º e 2º colocados serão definidos pela disputa final direta entre os finalistas.

Art. 46 – Os 3º e 4º colocados serão definidos pelos tempos obtidos na largada da semifinal

Art. 47 - Em caso de queima dos dois participantes em uma largada eliminatória, é dado como ganhador desta largada o que queimou por menos tempo.

Art. 48 - Em caso de quebra dos dois veículos durante o percurso, em uma largada eliminatória, é dado como ganhador o menor tempo de reação obtido naquela largada.

Art. 49 - Em caso de quebra dos dois participantes antes da largada, em uma largada eliminatória, utiliza-se a classificação do round anterior para fazer a classificação entre estes dois participantes.

Art. 50 – Na largada Semi-final, no caso de desclassificação na vistoria de um dos competidores após a largada, o ganhador será o outro competidor.

Art. 51 – Na hipótese de não ocorrerem as disputas semi-final e final, por qualquer motivo de forca maior, a classificação da categoria passa a ser pelo menor tempo total das baterias classificatórias.

Capítulo VIII – Oficiais de Competição

Art. 52 – Os oficiais de competição serão nomeados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e divulgados em **Regulamento Particular de Prova.**

Capitulo IX – Cronometragem

Art. 53 – A cronometragem será realizada com equipamento e sistema específico para a modalidade, com fotocélulas ao longo da **Área de Competição**. O sistema conta com a sinalização seqüencial de largada (Pinheirinho), com tempo de reação e tempo de pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante.

Art. 54 – Poderá ser definido durante o evento que alguma categoria passe a usar o sistema de Arrancada Pro (**Sistema de largada, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão juntas e logo após estas apagarem acende a lâmpada verde, dando o inicio da Largada**). As outras categorias usarão o sistema normal de largada **(Sistema de largada seqüencial, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão na sequência e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada).**

Observação: Ler Sistema de Alinhamento no Capítulo XIII, deste Regulamento onde é descrito como serão alinhados os veículos antes da largada.

Capitulo X - Identificação de Veículos Competidores

Art. 55 – O veículo competidor deverá estar identificado conforme o **Regulamento Técnico** de cada categoria.

Art. 56 - Para serem vistoriados os veículos deverão estar identificados com o respectivo número registrado no ato de inscrição.

Art. 57 - Cada piloto deverá reservar ainda, dois espaços de 10 Cm x 30 Cm, no veículo que estiver inscrito, para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento. (A critério do promotor do evento).

Capítulo XI – Vistoria técnica

Art. 58 - Convocação para vistoria - Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica antes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada

em local próprio dentro de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do **Regulamento Particular de Prova**.

Art. 59 - Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente da vistoria prévia.

Art. 60 - A recusa do piloto em submeter seu veículo à vistoria, quando convocado, ou sua ausência injustificada implicará no impedimento temporário do veículo ou sua

desclassificação da prova, além das sanções previstas no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.

Art. 61 – Irregularidades - Caso durante a vistoria, ou durante os treinos ou tomadas de tempo, os comissários de vistoria constatem qualquer irregularidade no veículo, nos equipamentos individuais do piloto, ou qualquer anormalidade em relação ao regulamento, o piloto poderá ser impedido de participar dos treinos ou das tomadas de tempo até que a irregularidade ou anormalidade constatada seja corrigida e ou ainda poderá ser excluído de uma tomada de tempo específica e ou poderá ser desclassificado da prova. A vistoria prévia não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante a prova.

Art. 62 - Vistoria antes de cada largada

Os veículos poderão passar por vistoria antes de cada largada. Esta vistoria será realizada em local específico que será informado no briefing. No local definido para a vistoria não poderá haver manutenção de qualquer tipo. Os veículos que estiverem com o(s) iten(s) vistoriado(s) irregular, serão desclassificados da bateria em questão e não poderão participar desta.

Art. 63 - Na largada semifinal, em caso de desclassificação técnica ou desportiva, o competidor que for desclassificado será excluído do evento todo. (salvo em itens que são vistoriados a cada puxada, como 3 pol...)

Art. 64 – Na largada semifinal, se um dos competidores for desclassificado por irregularidade técnica ou desportiva (ver Art. 65.2.4) o seu concorrente será declarado vencedor desta disputa e passa para a fase final.

Art. 65 – Na largada semifinal, se os dois competidores forem desclassificados por irregularidade técnica ou desportiva (ver Art. 65.2.4), o ganhador da outra dupla da semifinal é declarado vencedor da categoria e não acontece a largada final. Não serão chamados outros participantes para completar a dupla. Os competidores desclassificados passam a ser reclassificados pelo resultado final das baterias classificatórias.

Art. 66 – Na largada semifinal, se todos os competidores forem desclassificados por irregularidade técnica ou desportiva, não haverá final e o resultado da categoria será o resultado final das baterias classificatórias.

Art. 67 – Na largada final, em caso de desclassificação técnica ou desportiva, o competidor que for desclassificado será excluído da etapa toda. (salvo em itens que são vistoriados a cada puxada, como 3 pol...)

Art. 68 – Na largada final, se os dois competidores forem desclassificados por irregularidade técnica ou desportiva, o resultado da categoria será o resultado das baterias classificatórias,

respeitando-se as alterações que possam ter ocorrido no 3º e 4º colocados em função das largadas semifinais.

Art. 69 – Em caso de desclassificação de algum competidor durante a fase eliminatória, não serão convocados outros competidores para a posição do concorrente desclassificado. Quando for o caso, somente acontecerá a reclassificação no resultado para fins de pódio conforme descrito acima.

Capítulo XII – Pista Oficial

Art. 70 – A Pista Oficial terá extensão de 201,0 metros (1/8 de milha - aproximado) de área de **aceleração cronometrada e deverão seguir o posicionamento e regras especificas publicada sobre cronometragem no site da CBA, para homologação de recorde.**

Art. 71 – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo na **Área de Frenagem**, nas **Pistas de Retorno**, na **Área de Box** ou em qualquer lugar fora da **Área de Competição**, estando sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento** e no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**

Art. 72 – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo em movimento nos estacionamentos, estando o piloto sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento**, no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e também no **Código Nacional de Trânsito.**

Art. 73 – Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na **Área de Competição**, conforme **Regulamento Particular de Prova**. **Observação: Os testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo parado.**

Art. 74 – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, testes com os veículos fora da **Área de Competição** o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes.

Art. 75 – A circulação dos veículos inscritos é limitada à **Área de Box** e às **Áreas de Acesso ao Grid e Pista de Retorno,** sendo o deslocamento do veículo limitado a condução moderada, obedecendo à velocidade máxima de cada área de circulação. O piloto que infringir esta determinação estará sujeito a penalidades ou até mesmo a desclassificação da prova.

Art. 76 – Velocidades permitidas nas Áreas de Circulação:

1. **Área de Box – Velocidade Máxima Permitida – 10 km/h**
2. **Área de Acesso ao Grid – Velocidade Máxima Compatível com o local – inferior a 20 km/h**
3. **Pista de Retorno* – Velocidade Máxima Permitida – 20 Km/h***

Art. 77 – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, **os veículos de competição ou credenciados, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra não compatível com a competição oferecendo risco de acidentes**, o piloto responsável por esse(s) veículo(s) será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, **mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.**

Art. 78 – É estritamente proibida a circulação de veículo que não seja de competição ou autorizados pela organização de prova na **Pista Oficial**.

Art. 79 – O piloto inscrito será o único responsável pelos condutores dos veículos credenciados que deverá conhecer e cumprir esse regulamento.

Art. 80 – O organizador se compromete a rebocar os **veículos de competição**, dentro da **Pista Oficial**, caso seja necessário, até a **Área de Box**, de modo que não comprometa o andamento da prova.

Art. 81 – Em caso de pane mecânica, acidentes ou emergência na **Pista Oficial**, fica permitido à saída do piloto de dentro do veículo, **desde que não comprometa a sua segurança e nem a segurança do piloto concorrente.**

Art. 82 - Será instituída penalização por veículo de competição que sujar a pista: Na primeira vez, multa correspondente à 01 (uma) UP; na segunda vez, multa correspondente à 2,5 UPs; na terceira vez, a exclusão do piloto da prova. Esta sujeira poderá ser causada por meio de óleo, água do cooler e óleo do bandejão sujo.

Capitulo XIII – Largadas de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento

Art. 83 – Tomadas de tempo – Sob orientação dos **Oficiais de Prova** e dentro dos horários estipulados pelo **Regulamento Particular de Prova**, os veículos da **Área de Grid**, serão liberados para alinhar na pista e efetuarem as tomadas de tempo.

Art. 84 – Aquecimento de pneus (Burnout) - Durante a realização das atividades de pista é permitido ao piloto efetuar manobras de aquecimento de pneus (Burnout) antes de alinhar para largada, mediante autorização prévia dos comissários, de acordo com o descrito abaixo:

Art. 85 - O Burnout para as categorias abaixo fica na seguinte forma:

Categorias: 8,0s; 8,5s; 9,0s; 9,5s; 10,0s; 10,5s; 11,5s; – **Até o pré-alinhamento; Categorias:** Livre; 7,0s; 7,5s; – **Até a linha de 60 pés;**

Art. 86 - A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) Burnout, obedecendo às autorizações dos **Oficiais de Prova**.

Art. 87. - É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas **neste Regulamento** ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.

Art. 88 - Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, fica a cargo dos **Oficiais de Prova** determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.

Quando o segundo estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

Art. 89 – Sistema de Alinhamento - O sistema de alinhamento será feito em duas fases.

1ª fase (Pré-Stage): Logo após o Burnout o piloto deverá se dirigir as células de alinhamento, onde deverá somente Pré-estagiar (Pré Stage)

O veículo estará Pré-estagiado (pré-stage), quando as 2 primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas.

2ª Fase (Stage): Logo após os dois pilotos estarem **Pré-estagiados** (Pré- Stage)** fica liberado aos mesmos entrarem para **estagiar***(Stage).**

O veículo estará estagiado (Stage), quando as 2 últimas lâmpadas amarelas do pinheirinho ficarem acesas, não importando se as lâmpadas relativas ao pré- stage estão ou não acesas, no caso "deep Stage".

O piloto que Pré estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente deverá sair da área de alinhamento e iniciar novamente todo o procedimento.

3ª Fase Largada: Quando os dois pilotos estiverem estagiados (Stage) o "starter" terá até **5 (cinco)** segundos para iniciar a sequência de largada do semáforo onde poderão largar após a **3ª** lâmpada estiver apagada.

Art. 90 – Após apagada a luz sequencial amarela do pinheirinho será medido o tempo de reação do piloto, onde terá o melhor tempo de reação o piloto que se aproximar de "0" zero. **Caso o valor da reação seja negativo, o piloto queimará a largada**, nesse caso **acenderá a luz vermelha no pinheirinho indicando a infração**, onde serão adotados os critérios descritos abaixo:

Art. 91 - Durante as eliminatórias, se um piloto queimar a largada o concorrente automaticamente já venceu aquela largada, mesmo que seu veículo tenha sofrido uma pane mecânica e não completado o trecho cronometrado.

Art. 92 - Durante as eliminatórias, se ambos os competidores queimarem, vence automaticamente o que queimou por menos.

Art. 93 - Durante as eliminatórias, se ambos os competidores não completarem a largada, por motivos de quebra, ou até mesmo acidente, vence aquele que teve a menor reação;

Art. 94 - Durante as eliminatórias, se um dos pilotos quebrar durante o "Burnout" ou durante o alinhamento na fotocélula, impossibilitando-o de alinhar e largar, automaticamente, o concorrente será o vencedor, desde que realize sua largada. Se o concorrente largar e vier a queimar esta largada, ele ainda é o vencedor, pois seu adversário sequer alinhou para largar, porém o tempo não vale como Record.

Art. 95 – Durante a largada, caso o competidor saia da trajetória e passe pela linha central imaginária que separa as duas pistas, automaticamente perderá a sua largada.

Art. 96 - É proibida a permanência de veículos com vazamento de óleo, água ou combustível, na **Área de Grid** e na **Área de Alinhamento para pista**, podendo voltar a **Área de Grid** somente quando o problema for sanado e com autorização dos comissários.

Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades

Art. 97 – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança, como capacete fechado, assim como o uso de macacão de competição ou vestimenta adequada, tudo conforme descrito no regulamento técnico da categoria participante, durante todos os treinos e baterias de tomadas de tempos.

Art. 98 – Os equipamentos individuais descritos neste Regulamento são entendidos como equipamentos mínimos de acordo com a respectiva categoria do veículo, não dispensando o piloto de utilizar equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais necessários e/ou compatíveis com as características de seu veículo.

Art. 99 – É de responsabilidade do piloto, ler, cumprir e fazer com que todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, cumpram todos os itens descritos **neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e do **Regulamento Técnico, que estarão à disposição nos sites oficiais e também na secretária da prova**, pois estará sujeito a penalizações previstas nestes regulamentos.

Art. 100 – O Organizador e o Promotor do evento não se responsabilizam por quaisquer problemas ou acidentes ocasionados pelo **Regulamento Técnico** inclusive alterações e adendos.

Art. 101 – O veículo que não for de competição, mas tiver a credencial para circular dentro da praça desportiva, **será de única responsabilidade do piloto que recebeu esta credencial**. Caso ocorra algum incidente o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes**,** mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.

Art. 102 – É estritamente proibida a permanência na área de Box, **de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta**, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art. 103 – A CBA, FAU ou Organizador não se responsabilizam por **pilotos e/ou por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade** que estejam negociando ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art. 104 – A CBA, FAU ou Organizador não se responsabilizam por acidentes ocasionados na competição, na praça esportiva, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art. 105 – O Organizador e o Promotor não se responsabilizam por danos, roubo, furto ou qualquer outro tipo de acontecimento dentro da praça esportiva, conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)

Art. 106 – É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar punição de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 107 – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing "de chamada extraordinária", cuja convocação obedecerá às regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

Capitulo XVI – Conduta Desportiva

Art. 108 – Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA 2025.

Art. 109 – Durante os treinos e baterias de tomada de tempo oficiais os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA 2025.

Art. 110 – É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA 2025**.**

Capítulo XVII – Disposições Finais

Art. 111 – Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.

Art. 112 – Reclamações - As reclamações deverão ser feitas na **secretária de prova**, seguindo o descrito no **Código Desportivo de Automobilismo (CDA) 2025.**

Art. 113 – Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivo e Técnico** e as infrações previstas no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo**) **2025**.

Art. 114 – As penalidades serão impostas de acordo com o **Regulamento Desportivo** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2025.**

Art. 115 – Durante todo Evento será obrigatório estar atendidas todas as determinações sanitárias referente ao COVID 19, determinadas pelas Autoridades Estaduais e Municipais locais.

Art. 116 – Casos Omissos - Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos.

Art. 117 – Desclassificações – Poderão ser desclassificados os pilotos que não cumprirem as normas deste regulamento.

Art. 118 – As alterações no **Regulamento Desportivo**, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 21 de maio de 2025.

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Comissão Nacional de Arrancada
Fabio Felix Pascoal
Presidente